



Mobilitätskonzept

Weiden i.d.OPf.

Mobilitätskonzept

Weiden i.d.OPf.

05. September 2022

Auftraggeber

Stadtverwaltung Weiden i.d.OPf.
Stadtplanungsamt,
Abteilung Stadtplanung und Stadtentwicklung
Ansprechpartner:
Jana Janota
Dr.-Pfleger-Straße 15
92637 Weiden i.d.OPf.
Telefon: 0961 / 81 6101
stadtplanung@weiden.de
www.weiden.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:

Ralf Huber-Erler, Dr.-Ing.
Stephanie Feuerbach, Dipl.-Ing.
Sebastian Hofherr, Dipl.-Ing.
Christina Kugel, B.Eng.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Einführung	1
1.1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
1.2	Ablauf und Beteiligungsprozess	2
2	Strukturelle Rahmenbedingungen	6
2.1	Räumliche Lage und Stadtstruktur	6
2.2	Strukturgrößen	8
3	Bestandsanalyse fließender Kfz-Verkehr	12
3.1	Straßennetz	12
3.2	Geschwindigkeitsregelungen	13
3.3	Kfz-Verkehrsmengen	13
3.4	Verkehrsbeziehungen durch Kordonenerhebung	14
3.5	Wirtschaftsverkehr	15
3.6	Qualitäten des Verkehrsablaufs im Straßennetz	16
4	Bestandsanalyse ruhender Kfz-Verkehr	18
4.1	Parkraumangebot	19
4.2	Parkraumnachfrage	22
5	Bestandsanalyse Radverkehr	25
5.1	Allgemeine Ansprüche und Standards im Radverkehr	25
5.2	Radverkehrsangebot	30
6	Bestandsanalyse Fußverkehr	38
6.1	Allgemeine Ansprüche und Standards im Fußverkehr	39
6.2	Fußverkehrsangebot	39
7	Bestandsanalyse ÖPNV	44
7.1	Allgemeine Anforderungen und Standards im ÖPNV	44
7.2	Angebote im ÖPNV	45
8	Bestandsanalyse Mobilitätsverbund	52

9	Zusammenfassung Bestandsanalyse	56
10	Leitbild und Planungsziele	60
	10.1 Verkehrliches Leitbild	61
	10.2 Planungsziele	61
11	Verkehrsmodell	64
12	Prognosehorizont 2035	65
	12.1 Demografische Entwicklung	65
	12.2 Wirtschaftliche Entwicklung	67
	12.3 Sonstige / allgemeine Entwicklungen	68
	12.4 Verkehrliche Wirkungen	70
13	Entwicklung Mobilitätsstrategie	71
	13.1 Grundüberlegungen	71
	13.2 Szenarienentwicklung	74
	13.2.1 Methodik	74
	13.2.2 Beschreibung der Szenarien	75
	13.2.3 Auswertungen	75
	13.3 Energie- und Treibhausgasbilanz	77
	13.3.1 Methodik	78
	13.3.2 Datengrundlagen	79
	13.3.3 Auswertungen	80
	13.4 Zusammenfassende Bewertung	83
14	Planfallbetrachtung	86
	14.1 Planfall 1: Verlängerung Süd-Ost-Tangente	86
	14.2 Planfall 2: Weitere Verkehrsberuhigung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße	88
	14.3 Planfall 3: Durchstich Lerchenfeld	91
	14.4 Planfall 4: Verkehrsberuhigung zentrale Achsen	93
	14.5 Planfall 5: Kombination verschiedener Maßnahmen/Planfälle	94

14.6	Planfall 6: Nachverdichtung im Stadtteil Mooslohe	96
14.7	Zusammenfassende Bewertung	96
15	Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie	98
15.1	Methodisches Vorgehen	98
15.2	Verkehrsmittelbezogene Handlungsfelder	99
15.2.1	Kfz-Verkehr	99
15.2.2	Radverkehr	116
15.2.3	Fußverkehr	136
15.2.4	ÖPNV	143
15.3	Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen	154
16	Fazit	167
	Verzeichnisse	170

1 Einführung

1.1 Aufgabe und Vorgehensweise

Das „Mobilitätskonzept Weiden i.d.OPf.“ soll die verkehrliche Leitschnur der Stadt Weiden für die nächsten Jahre darstellen und aufzeigen, welche Potentiale im Verkehrsbereich bestehen, Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Strategische Zielsetzungen und Leitlinien sollen die zukünftige Verkehrsentwicklung der Stadt Weiden bis zum Jahr 2035 festlegen.

Das der gesamtstädtische Verkehrskonzept (GSVK) wurde vor nunmehr 10 Jahren erarbeitet. Das Konzept stieß einige Änderungen und Modernisierungen in der Stadt an. So wurden etwa an vielen Stellen im Stadtgebiet Schutzstreifen für den Radverkehr etabliert, die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten durch Änderungen der Abbiegebeziehungen und Ampelschaltungen verbessert oder der Fußverkehr durch die Einrichtung von Querungshilfen gefördert. Dieses Verkehrskonzept bedarf nun einer Aktualisierung und Fortschreibung. Eine Aktualisierung des Konzeptes ist auch angesichts der sich dynamisch verändernden Randbedingungen (demographischer Wandel, Änderung von Verkehrsnachfrage und Verkehrsverhalten, Aufsiedelung von Baugebieten u.a.m.) und im Interesse einer angepassten Verkehrsplanung (Einheitlichkeit der Datenbasis für verschiedene Planwerke) dringend geboten.

Mit dem hier vorliegenden neuen Mobilitätskonzept sollte die bestehende Verkehrsinfrastruktur besonders unter dem Aspekt der Klimafreundlichkeit optimiert werden. Die wichtigsten Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes waren dabei:

- den Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes Rechnung zu tragen,
- den Verkehr verträglicher abzuwickeln, um Beeinträchtigungen für die Bewohner Weidens zu minimieren,
- die Mobilität aller Bewohner zu gewährleisten, wobei auch die Belange der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer (Kinder, ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen) zu berücksichtigen sind,
- das Verkehrssystem insgesamt zukunftsfähig zu machen, d.h. an die sich verändernde Gesellschaft (demografische Entwicklung), aber auch an neue Technologien anzupassen.

Eine wichtige Rolle spielte bei der Konzeptentwicklung der Radverkehr. Das Fahrrad ist für viele Fahrten im Stadtgebiet ähnlich schnell, aber flexibler einsetzbar als der Pkw. Zusätzlich leistet der Radverkehr einen Beitrag zum aktiven Klima-, Lärm- und Umweltschutz und dient der eigenen Gesundheit. Im Bereich des Radverkehrs sollten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Abbau vorhandener Hemmnisse zur Nutzung des Fahrrades entwickelt werden.

Der Fußverkehr ist aufgrund kurzer Wege in der Innenstadt Weidens ebenfalls von großer Bedeutung. Besonders die wichtigen Ziele des Fußverkehrs (Schulen und Kindertagesstätten, Einkaufsmöglichkeiten, etc.) sollen gut und sicher erreichbar sein. Durch attraktiv gestaltete Fuß- und Radverkehrsverbindungen können Pkw-Fahrten verlagert und somit Emissionen eingespart werden. Hierbei spielt auch die künftige Stadtentwicklung hinsichtlich einer „Stadt der kurzen Wege“ eine wichtige Rolle.

Schwerpunkte im ÖPNV waren, diesen in seiner Außendarstellung attraktiver zu machen und die betriebsbedingten Störungen zu minimieren. Ein zügiger Verkehrsfluss kommt neben dem straßengebundenen ÖPNV auch dem Kfz-Verkehr zu Gute. Der ÖPNV sollte bezüglich einzelner Linientakte optimiert werden, insbesondere mit dem Ziel die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln zu verbessern. Außerdem sollte der Zugang zum ÖPNV durch haltestellenbezogene Maßnahmen weiterhin verbessert werden (z.B. Barrierefreiheit).

Im Kfz-Verkehr lag das Hauptaugenmerk auf der Bündelung des Verkehrs auf wenigen – möglichst außerstädtischen – Routen, um damit andere Straßen zu entlasten und bestehende unverträgliche Verkehrsbelastungen, insbesondere im innerstädtischen Kernbereich, zu reduzieren. Das setzt aber auch einen leistungsfähigen Ausbau der Knotenpunkte und des Straßennetzes im Allgemeinen voraus.

1.2 Ablauf und Beteiligungsprozess

Als Grundlage für das Mobilitätskonzept musste in einem ersten Schritt zunächst genaue Kenntnis über die bestehenden Verkehrsmengen und Verkehrsströme sowie die vorhandene Infrastruktur gewonnen werden. Dazu wurden umfangreiche Erhebungen und eine Analyse der vorhandenen Infrastruktur durchgeführt.¹ Auf dieser Basis wurde – gestützt auf aktuelle Strukturdaten (Bevölkerungszahlen, Schulplätze, Pendlerzahlen, etc.) – ein Verkehrsmodell aufgebaut. Dadurch entstand ein Prognoseinstrument, um die verkehrlichen und umweltbezogenen Wirkungen von zukünftigen Entwicklungen bzw. diskutierten Netzänderungen abschätzen zu können.

Die Stärken und Schwächen des heutigen Verkehrssystems wurden für alle Verkehrsarten analysiert und bewertet. Danach wurden ein Leitbild und Planungsziele entwickelt, welche wiederum Grundlage für die weitere Erarbeitung von Maßnahmen waren. Mögliche Wirkungen hinsichtlich der künftigen Verkehrssituation und dem Mobilitätsverhalten in Weiden wurden im Rahmen von Planfallbetrachtungen und der Szenarienuntersuchung abgeschätzt.

¹ Während der Bearbeitung haben umfangreiche Bestandsaufnahmen für sämtliche Verkehrsarten vor Ort stattgefunden. Ausgangslage für die Bestandsanalysen (**Kapitel 3 bis Kapitel 8**) waren daher die Gegebenheiten, die im Frühjahr/Sommer 2019 vorgefunden wurden.

Abbildung 1 zeigt den gesamten Ablaufprozess des Mobilitätskonzeptes Weiden. Der Prozess erforderte einerseits eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Fachverwaltung und dem bearbeitenden Fachbüro (R+T Verkehrsplanung GmbH) und andererseits die Berücksichtigung anderer Fachplanungen sowie die Beteiligung der Stadtpolitik und der Öffentlichkeit.

Es wurde eine interne Arbeitsgruppe eingerichtet, die aus Vertretern der Verwaltung sowie aus dem Bearbeiterteam des Fachbüros (R+T Verkehrsplanung GmbH) bestand. In dieser Arbeitsgruppe wurden während des gesamten Planungsprozesses Arbeitsschritte, Termine und Ergebnisse diskutiert und abgestimmt.



Abbildung 1: Ablaufprozess Mobilitätskonzept

Darüber hinaus wurde eine Expertenrunde eingerichtet, welche aus Vertretern von Initiativen, Organisationen, Interessensverbänden, und Verwaltung bestand und somit ein umfangreiches Fachwissen sowie die wesentlichen Interessen im Bereich Verkehr zusammenführte und aktiv in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes einbezog. Die Expertenrunde hatte während des Prozesses eine beratende Funktion. Gemeinsam wurden Empfehlungen für die Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes sowie für die politischen Beschlüsse, z.B. hinsichtlich der Umsetzung erarbeitet.

Insgesamt fanden zwei Expertenrunden im Laufe der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes statt. Die erste Expertenrunde diente dazu, die Bestandsanalyse vorzustellen und Planungsziele zu entwickeln. Wohingegen die zweite Expertenrunde im Rahmen der Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes stattfand.

Zur direkten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger haben während des gesamten Prozesses zwei Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligungen stattgefunden. Die Beteiligungsformate (Expertenrunde und Bürgerbeteiligung) wurden grundsätzlich gut angenommen. Dabei wurden in der ersten Beteiligungsrunde (Analyse und Planungsziele) deutlich mehr Rückmeldungen abgegeben. Aber auch während der zweiten Beteiligungsrunde (Maßnahmen) wurde vor allem im Nachgang zu der Präsenzveranstaltung von der Möglichkeit der schriftlichen Rückmeldungen Gebrauch gemacht. Ziel dieser verschiedenen Beteiligungsunden war es, Meinungsbilder der Bürgerinnen und Bürger von Weiden zu erhalten, Problempunkte herauszuarbeiten sowie Ziele (erste Beteiligung) und schließlich Maßnahmen (zweite Beteiligung) zu diskutieren.

Zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Im Laufe der ersten Bürgerbeteiligung konnten Angaben zu 150 verkehrlichen Einzelaspekten aufgenommen werden. Die während der Projektbearbeitung ausgebrochene COVID-19 Pandemie erforderte eine Anpassung der Beteiligungsformate an die neuen Gegebenheiten. So wurde im Frühjahr 2021 die erste Bürgerbeteiligung online, mit ergänzenden Angeboten (Online-Präsentation, Plakatausstellung im Rathaus, Auslage der Präsentation als Handout, ausliegende Notizkarten für Rückmeldungen, Beteiligungs-Mail-Adressen) durchgeführt. Mit einem Pressegespräch wurde hierbei der „Startschuss“ zur vierwöchigen Online-Beteiligung gegeben.

Zur 2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die zweite Bürgerbeteiligung wurde im Frühjahr/Sommer 2022 als hybride Veranstaltung durchgeführt. Es wurde ein Workshop in Form eines Planungscafés durchgeführt, bei dem interessierte Bürgerinnen und Bürger zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten mit den Experten diskutieren konnten. Parallel wurde das Angebot einer digitalen Beteiligung geschaffen. Die Präsentationsmaterialien wurden auf der Homepage zur Verfügung gestellt, Rückmeldungen waren zwei Monate möglich. Insgesamt wurden 26 Rückmeldungen dokumentiert, aus denen 79 Einzelaspekte hervorgingen.

Sich wiederholende Themenfelder in den Beteiligungsunden waren die Situation des Bahnhofs und des Bahnhofumfeldes (fehlende Barrierefreiheit, veraltete Ausstattung, schlechte Anbindung Busverkehr, etc.) aber auch die fehlenden oder unzureichenden Radabstellanlagen. Hier wurde der Wunsch geäußert eine deutliche Verbesserung hinsichtlich Anzahl und Ausstattung anzustreben – nicht nur im Bahnhofsumfeld, sondern vor allem auch rund um die Innenstadt und an wichtigen Zielpunkten im Stadtgebiet. Generell zielten viele Rückmeldungen auf die Verbesserung des Umweltverbundes ab (ÖPNV, Radverkehr, Mobilitätsverbund), da die bisherige Verkehrsplanung der Stadt Weiden von vielen Bürgerinnen und Bürgern als zu MIV-lastig wahrgenommen wird. Viel Lob gab es im Umkehrschluss für den Wittgartendurchstich, der in einigen Rückmeldungen als positive Entwicklung gesehen wird – vor allem auch um den Rad- und Fußverkehr zu stärken. Ein immer wieder-

kehrendes Thema war auch die Umgestaltung in der Dr. Pfleger-/ Sedanstraße. Hier gab es eher konträre Ansichten, da zum einen die Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr begrüßt wurde, zum anderen wurde aber auch die entfallenen PKW-Stellplätze kritisiert. Eher ablehnend standen die meisten Bürgerinnen und Bürger, die eine Rückmeldung zu diesem Thema abgegeben haben, der Erweiterung der Süd-Ost-Tangente entgegen.

Ein Großteil der verortbaren Hinweise zu problematischen verkehrlichen Situationen betrafen dabei den Stadtteil Altstadt, zu allen anderen Stadtteilen gingen vereinzelt Hinweise zu Problemstellen ein. Die vorgebrachten Aspekte bezogen sich dabei zum Großteil auf den Kfz-Verkehr, dicht gefolgt vom Radverkehr. Danach folgen (nach Häufigkeit geordnet) Nennungen zu ÖPNV, Parken und dem Fußverkehr.

2 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1 Räumliche Lage und Stadtstruktur

Weiden i.d.OPf. befindet sich im Nord-Osten des Bundeslandes Bayern und in unmittelbarer Nähe (ca. 35km) der Grenze zu Tschechien entfernt. Die kreisfreie Stadt ist Oberzentrum der nördlichen Oberpfalz und zählt zur Metropolregion Nürnberg.

Nach Regensburg ist Weiden die zweitgrößte Stadt der Oberpfalz und hat als Oberzentrum eine wichtige Bedeutung für die Region. Mit den Oberzentren Waldsassen (nördlich) und Amberg, Neumarkt i.d.OPf. und Cham (südlich) sowie den Mittelzentren Neustadt a.d.Waldnaab und Vohenstrauß befinden sich weitere große Städte in unmittelbarem Umfeld (siehe **Abbildung 2**). Es gibt starke Verflechtungen (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, etc.) mit den nahegelegenen Städten, Tschechien sowie mit dem Umland.

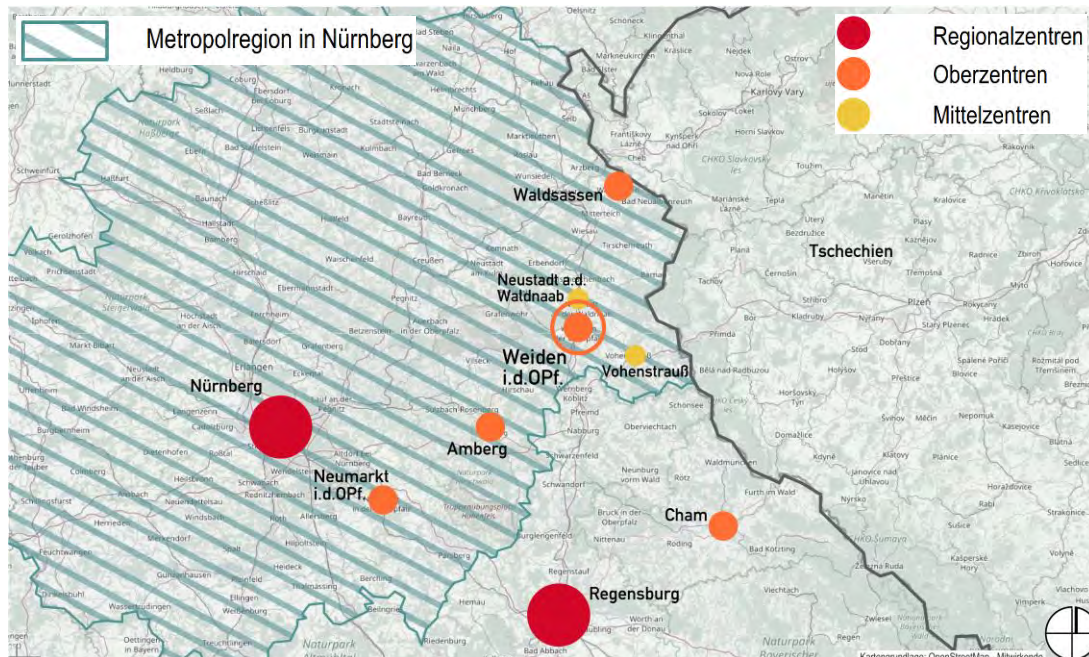


Abbildung 2: Räumliche Einordnung Weiden i.d.OPf.

Der angrenzende Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab umschließt die kreisfreie Stadt Weiden vollständig. Das Stadtgebiet Weiden erstreckt sich insgesamt über rund 14 km in Ost-West und rund 11 km in Nord-Süd-Richtung und umfasst ca. 70 km².

Im Zuge der Gemeindereform der 70er Jahre wurden umliegende, ehemals selbstständige Gemeinden (z.B. Frauenricht, Muglhof, Neunkirchen b.Weiden, Rothenstadt) eingemeindet. Das Stadtgebiet untergliedert sich nun somit insgesamt in die 15 Stadtteile:

- Altstadt
- Scheibe
- Hammerweg
- Weiden-Ost I
- Weiden-Ost II
- Bahnhof-Moosbürg
- Fichtenbühl
- Stockerhut
- Lerchenfeld
- Weiden-West
- Rehbühl
- Mooslohe
- Neunkirchen
- Rothenstadt
- Weiden-Land

Die Stadtstruktur ist durch die recht kompakte Kernstadt sowie die ländlich, geprägten außenliegenden Stadtteile heterogen geprägt.

Die Kernstadt wird dabei durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bundesautobahn A 93 (im Westen), die Bundesstraße B 22 (im Osten) und die dazwischen verlaufende Süd-Ost-Tangente im Süden, umschlossen. Die ebenfalls in Nord-Süd-Richtung (sowie nach Westen abzweigend) verlaufende Bahnlinie durchschneidet hierbei die Kernstadt. Die Weidener Altstadt, rund um den Oberen Markt erstreckt sich zwischen dem Stadtmühlenbach, der Bürgermeister-Prechtl-Straße und der Sedanstraße. Westlich daran schließt sich das Ende September 2019 eröffnete Nordoberpfalz Center (NOC) an, welches einen neuen Einkaufsschwerpunkt in der Kernstadt bildet, an.

Die Kernstadt weist großflächige Wohngebiete auf, die insbesondere in der Altstadt und entlang von Bahnhofstraße/ Dr.-Seeling-Straße/ Regensburger Straße durch Einzelhandelsschwerpunkte ergänzt werden. Die Kernstadtbebauung ist durch weitläufige Wald- und Feldflächen von den Ortsteilen getrennt.

In den außenliegenden Ortsteilen befinden sich überwiegend Wohngebiete. Die Ortsteile verfügen nur teilweise über Ortskerne mit kleinflächigem Einzelhandel und Nahversorgungseinrichtungen.

2.2 Strukturgrößen²

Bevölkerung

In Weiden i.d.OPf. leben aktuell rund 42.700 Einwohner (Stand 06/2019³), was einer Bevölkerungsdichte von 610 Einwohner je km² entspricht.

Die Einwohner verteilen sich dabei wie folgt auf die einzelnen Ortsteile

• Altstadt	3.736
• Scheibe	2.212
• Hammerweg	5.293
• Weiden-Ost I	2.618
• Weiden-Ost II	2.251
• Bahnhof-Moosbürg	1.340
• Fichtenbühl	1.151
• Stockerhut	3.716
• Lerchenfeld	4.187
• Weiden-West	1.867
• Rehbühl	6.217
• Mooslohe	3.313
• Neunkirchen	1.612
• Rothenstadt	2.960
• Weiden-Land	227

Die Bevölkerungsentwicklung ist durch den demographischen Wandel und die Migration geprägt. Nach einer Phase des Einwohnerwachstums bis ca. 1940 sank die Bevölkerung etwa bis zum Ende des Kalten Krieges. Seither ist die Bevölkerungszahl in Weiden mit 42.000 bis 43.000 Einwohner relativ konstant (siehe **Abbildung 3**).

² Die nachfolgenden Kennwerte beziehen sich auf den Stand zu Beginn der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes im Jahr 2019 und können daher von den aktuelleren Strukturgrößen abweichen. Da diese Werte die Grundlage des Verkehrsmodells darstellten, werden hier die tatsächlich verwendeten Daten genannt.

³ Die Daten wurden von der Stadtverwaltung Weiden mit Beginn der Projektbearbeitung übermittelt.

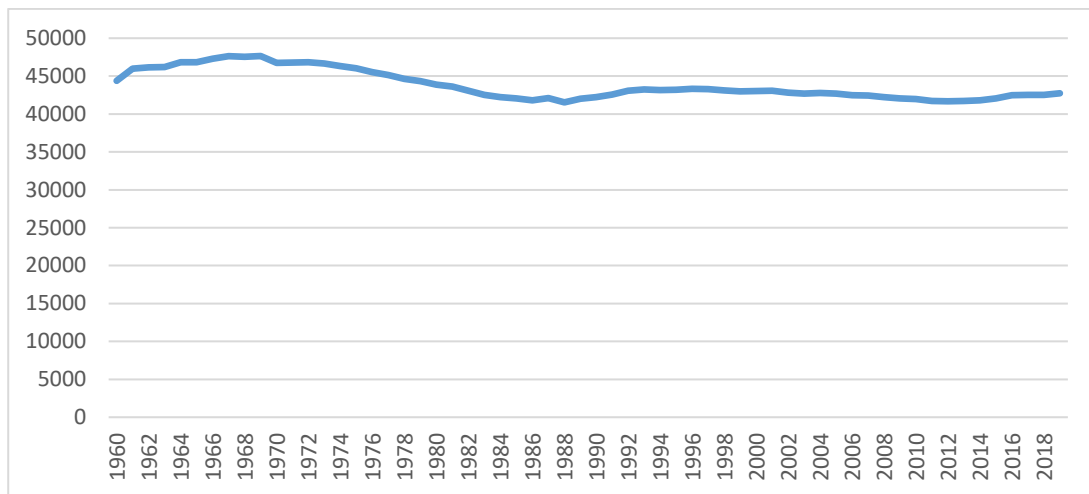


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung Weiden i.d.OPf.⁴

Arbeitsplätze /Wirtschaft/Pendeln

In Weiden i.d.OPf. arbeiten 28.611 Beschäftigte mit Sozialversicherungspflicht (Stand 09/2018).⁵ Für das produzierende Gewerbe sind hierbei 5.853 Personen, für den Zweig der Dienstleistungen 22.687 Personen in Weiden i.d.OPf. beschäftigt. Die restlichen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten entfallen auf die Bereiche Land- und Forstwirtschaft und Fischerei.

Die Funktion als kreisfreie Stadt und Oberzentrum sowie der Sitz von einigen größeren Arbeitgebern (z.B. die Witt-Gruppe, die Kliniken Nordoberpfalz, die Firma Seltmann und weitere) führt zu starken Pendelverkehren zwischen Weiden i.d.OPf. und dem Umland. Insgesamt sind 18.291 Beschäftigte Berufseinpender, dem gegenüber stehen 6.820 Auspendler, was einem Pendlersaldo von 11.471 Personen entspricht.

⁴ www.statistikdaten.bayern.de. Letzter Aufruf 30.06.2020

⁵ Bundesagentur für Arbeit: Beschäftigte am Arbeitsort, Stichtag 30. September 2018.

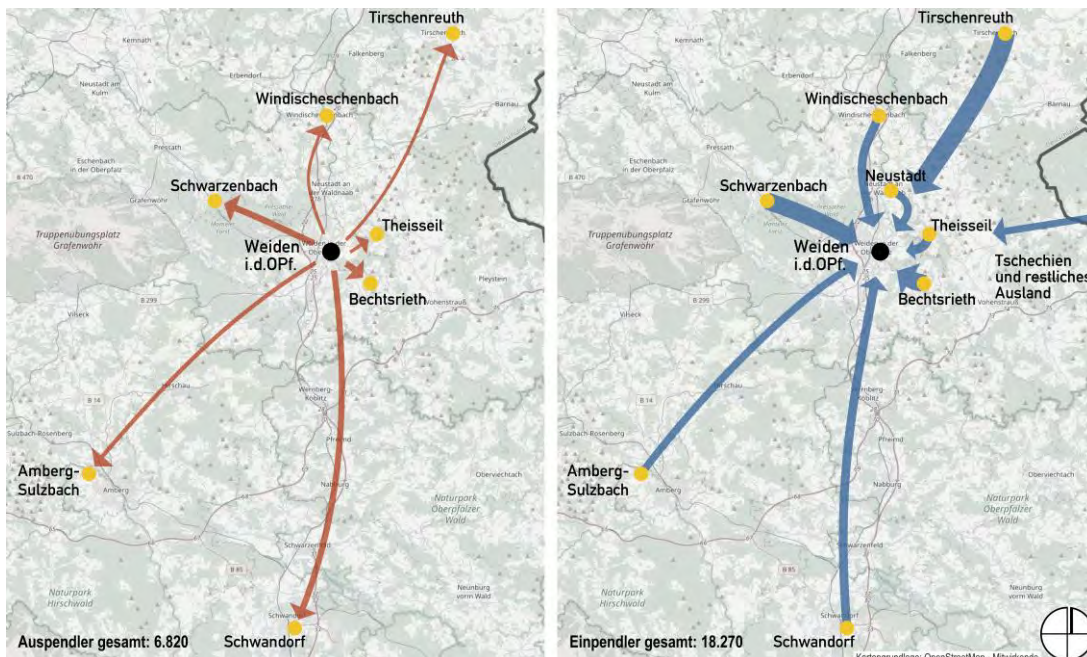


Abbildung 4: grafische Darstellung räumliche Verteilung Auspendler (links) / Einpendler (rechts) Weiden i.d.OPf.

Die meisten Einpendler kommen dabei aus dem umliegenden Landkreis Neustadt an der Waldnaab, vor allem aus den Orten Schwarzenbach, Neustadt und Bechtsrieth (siehe **Abbildung 4**). Verflechtungen bestehen aber auch zum nördlichen Landkreis Tirschenreuth und zu den südlichen Landkreisen Schwandorf und Amberg-Sulzbach, sowie in das grenznahe Tschechien.

Die Arbeitsplätze in Weiden i.d.OPf. sind weitestgehend im Kernstadtbereich (bspw. Klinikum) und den angrenzenden Industrie- und Gewerbegebieten angesiedelt (vor allem Weiden-West). Die Innenstadt bildet einen Arbeitsplatzschwerpunkt und wichtigen Standort für Dienstleistung (Einkaufsschwerpunkt und Stadtverwaltung).

Bildung/Erziehung/Tourismus

Weiden verfügt über eine Vielzahl an Bildungs- und Erziehungseinrichtungen. Die drei Gymnasien (Augustinus-Gymnasium, Elly-Heuss-Gymnasium, Kepler-Gymnasium) befinden sich alle in der direkten Kernstadt und sind rund um die Altstadt angesiedelt. Auch die vier Mittel- und Realschulen sind in diesem Bereich angesiedelt. Ausnahme bildet hierbei lediglich die Max-Reger-Mittelschule, die sich weiter nördlich in der Kernstadt befindet.

Die Weidener Grundschulen sowie Kinderbetreuungseinrichtungen (KITA, Kindergarten, Kinderkrippe, Kinderhort) sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt und als Einzelangebote auch in den meisten Stadtteilen vorhanden.

Ergänzt wird das Bildungsangebot in Weiden durch berufsbildende Schulen (Staatliche Wirtschaftsschule, Europa-Berufsschule, FOS/BOS Weiden), das Sonderpädagogisches Förderzentrum, die Volkshochschule sowie die Ostbayerische Technische Hochschule Amberg-Weiden (OTH).

Weiden bietet mit verschiedenen Museen (z.B. Stadtmuseum, Tachauer Heimatmuseum, Internationales Keramik-Museum, Eisenbahnmuseum,...), der Max-Reger-Halle, Kulturbühne, Musikschule, Stadtarchiv eine Vielzahl an kulturellen Möglichkeiten und Einrichtungen.

3 Bestandsanalyse fließender Kfz-Verkehr

Als Grundlage für die Analysen zum fließenden Kfz-Verkehr wurden das vorhandene Straßennetz mit seiner funktionalen Gliederung, die Geschwindigkeitsregelungen sowie die Verkehrsbelastungen näher betrachtet. Diese Parameter wurden darüber hinaus als Grundlage für die Erstellung eines computergestützten Verkehrsmodells in VISUM⁶ verwendet (siehe **Kapitel 3.3**). Das Verkehrsmodell diente als Planungsinstrument und ermöglicht eine Wirkungsabschätzung und Beurteilung der Planungsmaßnahmen.

3.1 Straßennetz

Weiden ist als Oberzentrum gut an das überregionale Straßennetz angebunden und über die Autobahnanschlussstellen „Weiden-Nord“, „Weiden-West“, „Weiden-Frauenricht“ und „Weiden-Süd“ innerhalb des Stadtgebietes direkt an das Netz der Bundesautobahnen angeschlossen.

Das Stadtgebiet wird von der Bundesautobahn A 93 (Hochfranken – Holledau) in Nord-Süd-Richtung durchzogen. Über die Anschlussstellen „Weiden-West“ und „Weiden-Frauenricht“ (A 93) im westlichen Stadtgebiet bestehen direkte Verbindungen in die Kernstadt bzw. Altstadt. Eine ergänzende direkte Anbindung an das überörtliche Straßennetz ist über die östlich der Kernstadt in Nord-Süd-Richtung verlaufenden B 22 mit fünf weiteren Anschlussstellen gegeben. Komplettiert wird das übergeordnete, klassifizierte Straßennetz über die im Westen an das Stadtgebiet angrenzende B 470. Eine Querverbindung zwischen A 93 und der B 22 ist zudem nördlich des Kernstadtgebietes durch die Dr.-Kilian-Straße und südlich durch die Süd-Ost-Tangente gegeben.

Weitere Kreis- und Staatsstraßen bieten darüber hinaus eine Verbindung der Ortsteile untereinander sowie mit der angrenzenden Region. **Plan 1.1** und **Plan 1.2** zeigen das Netz der verkehrswichtigen Straßen in Weiden. Die wichtigsten Hauptverkehrsachsen werden durch das klassifizierte Straßennetz der A 93, B 22, B 470, St 2166, St 2238, St 2657, St 2666 gebildet. Neben den klassifizierten Straßen sind als weitere wichtige Straßen im Netz die Süd-Ost-Tangente, die Moosbürger Straße und die Dr.-Pfleger-Straße genannt.

Diese Straßen fungieren als Einfallstraßen von außen und sind auch für die leistungsfähige Erschließung der Innenstadt zuständig. Darüber hinaus werden die Wohn- und Gewerbegebiete über weitere leistungsfähige Straßen erschlossen.

⁶ PTV AG: Verkehr in Städten – Umlegung (VISUM), Karlsruhe.

3.2 Geschwindigkeitsregelungen

Plan 2.1 und **Plan 2.2** zeigen die zulässigen Geschwindigkeiten im Netz der verkehrswichtigen Straßen Weidens. Im gesamten Stadtgebiet sind Wohngebiete nahezu flächendeckend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Auch Sammelstraßen der Wohngebiete sind teilweise in die Zonenregelung mit einbezogen. Darüber hinaus wurden in einigen Wohngebieten „Verkehrsberuhigte Bereiche“ eingerichtet. Auf den Hauptsammelstraßen in den Wohngebieten ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit fast durchgehend Tempo 50.

Auf den wichtigsten Hauptverkehrsachsen (siehe **Abschnitt 3.1**) ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit im bebauten Stadtgebiet weitestgehend 50 km/h. Entlang der Bundesstraßen und der Süd-Ost-Tangente gilt i.d.R. eine Höchstgeschwindigkeit von ≥ 70 km/h. Auf einzelnen Abschnitten wie bspw. der südlichen Dr.-Pfleger-Straße, Teilbereichen der Süd-Ost-Tangente und der B 22 ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 reduziert. Die Sedanstraße, als eine wichtige Kfz-Achse durch die Innenstadt bzw. Altstadt, wurde im Zuge eines Testversuchs auf Tempo 30 reduziert.

3.3 Kfz-Verkehrsmengen

Zur Abbildung der aktuellen Verkehrssituation in Weiden i.d.OPf. wurden umfangreiche Verkehrserhebungen im Sommer 2019 durchgeführt (siehe **Plan 3**):

- 38 Knotenpunktzählungen
Für die Ermittlung der aktuellen Kfz-Verkehrsmengen wurden video-basierte Knotenpunktzählungen durchgeführt. Die Erhebungen haben an repräsentativen Werktagen, außerhalb der Ferien oder Wochen mit Feiertagen stattgefunden. Die Knotenströme wurden in 15-Minuten-Intervallen, differenziert nach Fahrzeugarten, über 8 Stunden (06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr) ausgewertet. Die Ergebnisse sind in der **Anlage 1** dargestellt.
- 8 Querschnittszählungen
Zusätzlich wurden weitere Querschnitte über den Zeitraum von 24 Stunden (automatische Zählung über Seitenradar-Messung) erfasst, um ortsspezifische Hochrechnungsfaktoren auf Tageswerte zu generieren. Die Ergebnisse können der **Anlage 2** entnommen werden.
- 4 Wochengangzählungen
Ergänzend dazu wurde an vier Querschnitten der Verkehr über eine gesamte Woche erfasst. So konnten mögliche Schwankungen an ein-

zelenen Wochentagen erfasst werden und darüber hinaus ortsspezifische Wochenganglinien für einzelne Straßenkategorien generiert werden. Die Ergebnisse sind in der **Anlage 3** aufbereitet.

- Kordonenerhebung an 16 Querschnitten im Stadtgebiet
Ergänzend wurden die Verkehrsverflechtungen im Stadtgebiet mit Bluetooth-Geräten erfasst (siehe **Kapitel 3.4**).

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen (siehe **Plan 4.1**) bilden die Basis für das Verkehrsmodell (siehe **Kapitel 11**) und waren wichtige Eingangsgrößen für die Bearbeitung und Beurteilung erster Fragestellungen in den Vertiefungsbereichen.

Die innerstädtischen Verkehre in Weiden sind im Vergleich zu den Verkehrsmengen auf der A 93 stark untergeordnet. Entlang der Bundesautobahn verkehren zwischen 36.500 bis 44.200 Fahrzeuge am Tag. Auf den übrigen außerstädtischen Straßen, wie der östlich verlaufenden Bundesstraße B 22 (rund 16.200 Kfz/24 Stunden) und entlang der Süd-Ost-Tangente (rund 14.900 bis 17.000 Kfz/24 Stunden), verkehren deutlich weniger Fahrzeuge als auf der Autobahn. Es sind jedoch etwas mehr Verkehre zu verzeichnen als auf den Haupteinfallstraßen und Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet:

- Christian-Seltmann-Straße (rund 13.900 Kfz/24 Stunden)
- Frauenrichter Straße (rund 13.900 Kfz/24 Stunden)
- Vohenstraußer Straße (rund 11.600 Kfz/24 Stunden)
- Dr.-Seeling-Straße (rund 12.200 Kfz/24 Stunden)
- Dr.-Martin-Luther-Straße (rund 15.500 Kfz/24 Stunden)
- Sedanstraße (rund 10.600 Kfz/24 Stunden)

3.4 Verkehrsbeziehungen durch Kordonenerhebung

Während die Verkehrszählungen die Höhe der Verkehrsmengen liefern, wurden Kenntnisse über die Verkehrsverflechtungen im Untersuchungsgebiet über eine Erfassung mit Bluetooth-Geräten⁷ gewonnen. Die Bluetooth-Erfassung fand parallel zu den Knotenstromerhebungen statt. Dabei wurden in einem um das Untersuchungsgebiet gelegten Ring ("Kordon") alle aktiven Bluetooth-Geräte innerhalb eines Erhebungszeitraumes (24 Stunden) erfasst, die die jeweiligen Messstellen passierten und so

⁷ Die Bluetooth-Geräte wurden von der Firma c.c.com zur Verfügung gestellt.

- entweder dem *Durchgangsverkehr*, also dem Verkehr, der durch das betrachtete Untersuchungsgebiet durchfährt,
- oder dem *Quell-/Zielverkehr*, also dem Verkehr, der im Gebiet startet oder endet,

zugeordnet werden konnte (siehe **Abbildung 5**).

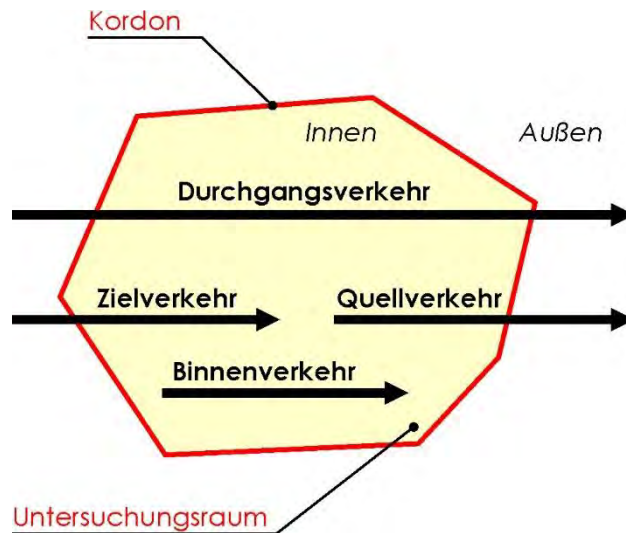


Abbildung 5: Schematische Darstellung Verkehrsarten im Kordon

Die Ergebnisse der Bluetooth-Erhebung sind in **Plan 4.2** dargestellt.

Grundsätzlich wird der Durchgangsverkehr hauptsächlich über das klassifizierte Hauptstraßennetz – außerhalb des Kernstadtbereichs – abgewickelt. Wie zu erwarten, verläuft der Durchgangsverkehr hauptsächlich über die Autobahn (B1.1 und B10.2). Aber auch entlang der Bundesstraße B 22 (B2 und B7) und zwischen der Bundesstraße B 470 und der A 93 konnten starke Durchgangsverkehr gemessen werden. Die Ortseinfallsstraßen sind durch einen hohen Anteil an Quell-/Zielverkehr geprägt.

3.5 Wirtschaftsverkehr

Unter Wirtschaftsverkehr fasst man den Güterverkehr sowie den Personenwirtschaftsverkehr zusammen. Betrachtet wird somit das gesamte Verkehrsaufkommen, das bei der Produktion von Waren sowie der Ausübung von Dienstleistungen entsteht.

Im „Mobilitätskonzept Weiden 2035“ findet lediglich der straßengebundene Güter- und Personenwirtschaftsverkehr Berücksichtigung, da dieser die größten Flächenansprüche aufweist und insbesondere durch den Schwerverkehr für Lärmemissionen im Stadtgebiet sorgt.

Im Mittelpunkt der Mobilitätsplanung stehen die Erschließungsqualität von Gewerbe- und Industriegebieten sowie die Reduzierung von Belastungen durch den Schwerverkehr. Der Wirtschaftsverkehr soll möglichst störungsfrei abgewickelt werden, um den sonstigen Kfz-Verkehr sowie Randnutzungen an den wichtigen Verkehrsachsen nur in geringem Maße zu beeinträchtigen.

Die in Weiden befindlichen großflächigen Gewerbe- und Industrieflächen (siehe **Plan 5**) konzentrieren sich hauptsächlich im Norden und Nord-Westen des Stadtgebietes entlang der Bundesstraßen B 22 („Am Forst“, „westl. der Neustädter Straße“, „Nord“) und B 470 („Weiden West I-III“). Die Gebiete „Mitte“, „Pfreimter Weiher“, „Leimberger Straße“ und „Moosbürg-Nord“ komplettieren das Angebot an Gewerbeflächen.

Mit Ausnahme des Gebietes „Pfreimter Weiher“ (durch seine Lage an der Parksteiner Straße) sind die Gewerbe- und Industriestandorte gut über das übergeordnete Straßennetz erreichbar und angebunden. Aufgrund der direkten Lage an den klassifizierten Straßen ist somit eine hohe Erreichbarkeit gegeben. Zur Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehr in Bereichen mit sensiblen Randnutzungen wurden streckenbezogene Lkw-Verbote angeordnet (z.B. auf den Strecken nach/durch Neunkirchen).

Einzelhandelsschwerpunkte sind hauptsächlich im Stadtzentrum rund um die Fußgängerzone sowie an der Achse „südl. Dr.-Seeling-Straße/Regensburger Straße“ zu finden. In der Fußgängerzone sind Ausnahmen des Fahrverbotes für den Lieferverkehr (18:00 bis 11:00 Uhr) zugelassen. Hierbei lassen sich durch die Nutzungsüberlagerungen zwischen Fußgängern und dem Lieferverkehr immer wieder Konfliktpotentiale beobachten. Die schmalen Straßen der Altstadt erschweren Liefer- und Ladevorgänge, so dass hier durch haltende Fahrzeuge zeitweise andere Verkehrsarten beeinträchtigt werden. Vermeidbarer Lärm und Luftverschmutzung (bspw. durch laufende Motoren) sowie das Blockieren von Straßenräumen stellen maßgebliche Störfaktoren dar.

3.6 Qualitäten des Verkehrsablaufs im Straßennetz

Das klassifizierte Straßennetz in Weiden i.d.OPf. ist im Wesentlichen ausreichend dimensioniert und lückenlos und entspricht somit seiner zugewiesenen Funktion. Trotz des größtenteils ausreichend dimensionierten Netzes gibt es vor allem in der Kernstadt einige Bereiche und Knotenpunkte, an denen es regelmäßig zu Überlastungen und Rückstauungen kommt (z.B. Knotenpunkt Frauenrichter Straße / Bahnhofstraße / Weigelstraße) (siehe **Plan 6**). Die Knotenpunkte entlang der Süd-Ost-Tangente und generell entlang des klassifizierten Haupt-Straßennetzes weisen eine gute Verkehrsqualität und ausreichende Kapazitätsreserven auf.

Hoch belastete Straßen im Stadtgebiet sind neben den Haupteinfallstraßen in die Innenstadt (wie Christian-Seltmann-Straße, Dr.-Martin-Luther-Straße, Frauenrichter Straße, Vohenstraußer Straße und Dr.-Seeling-Straße) auch

die zentralen Straßen in und rund um die Innenstadt (z.B. Sedanstraße, Bahnhofstraße und Bürgermeister-Prechtl-Straße). Einzelne Schleichwegverbindungen konnten bereits festgestellt werden (z.B. Biberstraße – Hopfenweg), was auf eine Überlastung des Hauptstraßennetzes hindeutet (hier Vohenstraußer Straße) oder, dass die Gestaltung des Straßenraumes nicht den Anforderungen entspricht. Eine Reduzierung der Verkehrsmengen generell (vor allem in der Innenstadt) oder die Verlagerung der Verkehre auf andere Verkehrswege sollte daher angestrebt werden.

Im Zuge der sogenannten Vertiefungsbereiche wurden einigen Straßenabschnitte und Knotenpunkte bereits während der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes – insbesondere auch im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit oder die verkehrliche Umsetzbarkeit von Rahmenplänen näher beleuchtet:

- Stellungnahme Rahmenplan „Wittgarten und Josef-Witt-Platz“ (siehe **Anlage 4**)
- Stellungnahme Rahmenplan „östliche Bahnhofsvorstadt“ (siehe **Anlage 5**)
- Stellungnahme „Evaluierung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße“ (siehe **Anlage 6**)
- Stellungnahme „Neunkirchen“ (siehe **Anlage 7**)
- Stellungnahme „Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße“ (siehe **Anlage 8**)

4 Bestandsanalyse ruhender Kfz-Verkehr

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Verkehrsplanung ist der ruhende Kfz-Verkehr, der ebenfalls eine "Stellschraube" der Verkehrspolitik in den Städten und Gemeinden darstellt.

Um notwendigen Diskussionen über die Zielausrichtung des ruhenden Verkehrs eine fundierte Basis zugrunde zu legen, wurden im Sommer/Herbst 2019 im zentralen Bereich Weidens umfangreiche Erhebungen durchgeführt und dokumentiert. Zusätzlich wurde die in Weiden vorhandene Parkraumbewirtschaftung aufgenommen.

Das Untersuchungsgebiet ist in **Abbildung 6** dargestellt und umfasst die Weidener Innenstadt rund um die Fußgängerzone.

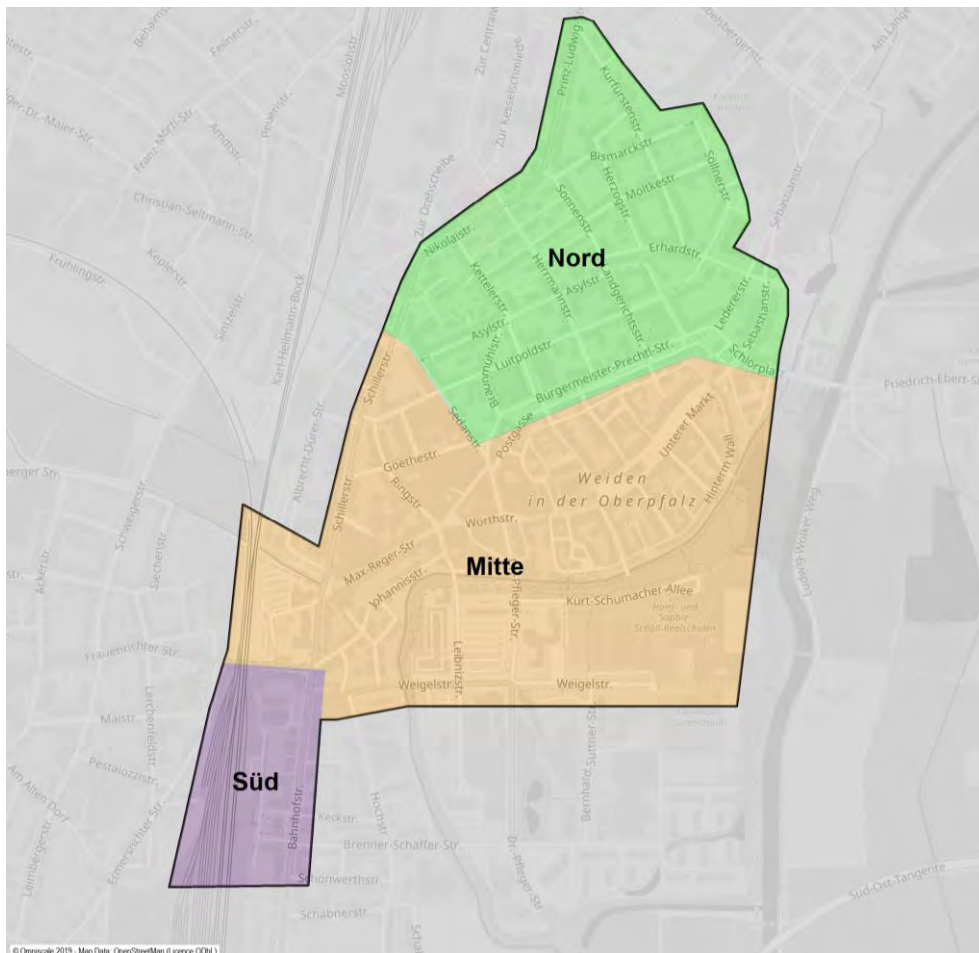


Abbildung 6: Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung

4.1 Parkraumangebot

Das öffentliche Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet wurde flächendeckend erhoben. Die Lage und Verteilung der Parkstände im Straßenraum und in den Parkieranlagen im Untersuchungsgebiet sind in **Plan 7** dargestellt⁸. Für die weitere Bearbeitung wird das Untersuchungsgebiet in die drei Teilgebiete „Nord“, „Mitte“ und „Süd“ unterteilt – maßgeblich nach räumlicher Lage und Art der Bewirtschaftung (siehe **Abbildung 6**).

Insgesamt stehen im untersuchten Gebiet etwa 3.437 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung, deren Bewirtschaftung sich wie folgt aufteilt (siehe **Plan 8**):

- 551 Parkstände ohne Bewirtschaftung
- 214 Parkstände mit Parkscheibe
(davon 61 P für Bewohner frei)
- 781 Parkstände mit Parkschein (inkl. Parkplätze)
(davon 105 P für Bewohner frei)
- 27 Parkstände für Bewohner
- 1.826 Stellplätze in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen
- 38 sonstige Parkstände (Behinderten- und Taxistellplätze, etc.)
- **3.437 Parkstände insgesamt**

Die unbewirtschafteten Parkstände (ohne Zeitbegrenzung und Gebühren) befinden sich im Untersuchungsgebiet fast ausschließlich im nördlichen Bereich zwischen Bürgermeister-Prechtl-Straße und der Achse Nikolaistraße/Prinz-Ludwig-Straße. Vereinzelt „freie Parkstände“ finden sich zudem entlang der Weigelstraße, in der Naabstraße und Am Werkbach.

Auch die Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe sind größtenteils in diesen Gebieten angesiedelt. Die Höchstparkdauer beträgt in der Regel 2 Stunden (wenige Ausnahmen mit 1 Stunde), die Parkregel gilt weitgehend werktags von 08:00 Uhr – 18:00 Uhr. Ausnahmen bilden hierbei die Straßenabschnitte, in denen Bewohner mit einer Bewohnerparkgenehmigung auf den Parkständen mit Parkscheibenregelung ohne zeitliche Begrenzung parken dürfen ("Mischprinzip"). Hier ist die Parkscheibenpflicht i.d.R. auf die Zeiten Mo-Fr zwischen 08:00 Uhr – 16:00 Uhr begrenzt.

Die kostenpflichtigen Parkstände mit Parkschein konzentrieren sich größtenteils rund um die Altstadt sowie entlang der Bahnhofstraße. Dies sind Parkstände im öffentlichen Raum bzw. auf Parkplätze (z.B. Parkplatz Naabwiese), auf denen zeitlich begrenzt gegen Gebühr geparkt werden kann. Im Straßenraum besteht eine einheitliche Gebührenordnung. Die gebührenpflichtige

⁸ Der Plan stellt das Angebot im Oktober 2019 dar. Während der Bearbeitung sind die Parkstände in der Sedanstraße und Dr.-Pfleger-Straße entfallen (nach der Umgestaltung). Zudem gab es Änderungen der Anzahl Parkstände in der westlichen Luitpoldstraße und Wolframstraße.

Parkzeit beginnt werktags um 8:00 Uhr und endet um 20:00 Uhr – sonntags ist das Parken gebührenfrei. Die Gebühren betragen 0,90 € pro Stunde bzw. 2,10 € pro 2 Stunden bei einer Mindestgebühr von 0,30 €. Die Höchstparkdauer beläuft sich auf maximal 2 Stunden. Ausnahme bildet hierbei die Bahnhofstraße mit einer Höchstparkdauer von 1 Stunde. Analog zum Parken mit Parkscheibe gibt es in einzelnen Straßenabschnitten mit Parkscheinregelung Mischprinzip mit parallelem Bewohnerparken. Hier ist es Bewohnern mit einer Bewohnerparkgenehmigung erlaubt auf den bewirtschafteten Parkständen kostenfrei und ohne zeitliche Begrenzung zu parken. Diese Straßenabschnitte befinden sich hauptsächlich in der Kurt-Schumacher-Allee und der Johannisstraße.

In wenigen Straßen innerhalb des Untersuchungsgebietes wird das sogenannte „Trennprinzip“ beim Bewohnerparken angewendet. Hier werden Parkstände exklusiv für Bewohner vorgehalten, die einen entsprechenden Bewohnerparkausweis erworben haben.

Die kostenpflichtigen Parkplätze verfügen, bedingt durch verschiedene Eigentumsverhältnisse, über unterschiedlichste Gebührenordnungen. Auf dem DB Parkplatz beträgt die Parkgebühr täglich 0,70 € pro 30 Minuten sowie 4,40 € pro Tag (17,50 € pro Woche). Der Parkplatz Naabwiese hingegen erhebt Gebühren werktags zwischen 08:00 Uhr – 20:00 Uhr und hat eine Höchstparkdauer von max. 4 Stunden. Bei einer Mindestparkgebühr von 0,30 € belaufen sich die übrigen Gebühren auf 0,90 € pro Stunde, 2,10 € pro 2 Stunden, 3,30 € pro 3 Stunden und 4,50 € für 4 Stunden. Busse parken auf diesem Parkplatz für 8,00 € pauschal.

Im Untersuchungsgebiet bestehen fünf bewirtschaftete Parkhäuser bzw. Tiefgaragen. Die Tarifierung und die Öffnungszeiten variieren.

- **Parkdeck Naabwiese**

werktags (08:00 Uhr – 20:00 Uhr):

1 Stunde 0,90 €

zusätzliche Stunde 1,20 €

nachts (20:00 Uhr – 08:00 Uhr), Sonn-/ Feiertags (ganztägig):

1 Stunde 0,50 €

- **Parkhaus City-Center**

Mo-Sa (07:00 Uhr – 21:00 Uhr):

bis 30 Minuten kostenlos

1 Stunde 0,50 €

2 Stunden 1,50 €

3 Stunden 2,50 €

4 Stunden 3,50 €

Zusätzliche Stunde 1,50 €

Max. 10,00 €

- **Parkhaus NOC**

Mo-So (ganztägig):

bis 30 Minuten	0,50 €
1 Stunde	0,90 €
90 Minuten	1,50 €
2 Stunden	2,10 €
2,5 Stunden	2,70 €
3 Stunden	3,30 €
Zusätzliche Stunde	1,20 €
24 Stunden	20,00 €

- **Parkhaus Allee-Garage**

werktags (08:00 Uhr – 20:00 Uhr):

1 Stunde	0,90 €
zusätzliche Stunde	1,20 €

nachts (20:00 Uhr – 08:00 Uhr), Sonn-/ Feiertags (ganztägig):

1 Stunde	0,50 €
----------	--------

- **Parkhaus Friedrich-Ebert-Straße**

werktags (08:00 Uhr – 20:00 Uhr):

1 Stunde	0,90 €
zusätzliche Stunde	1,20 €

nachts (20:00 Uhr – 08:00 Uhr), Sonn-/ Feiertags (ganztägig):

1 Stunde	0,50 €
----------	--------

Für das Parken im Straßenraum besteht die Möglichkeit, das Parkticket per SMS oder per App (PayByPhone) zu erwerben. Als weitere Bezahlungsmöglichkeit fungiert die „ParkCard Weiden“. Die ParkCard (betrieben durch die Stadtentwicklung GmbH, WGS) ermöglicht berührungsloses Ein- und Ausfahren an den Ein- und Ausfahrtsschranken der Parkieranlagen.

Zur Erleichterung der Orientierung für ortsunkundige Besucher und zur Reduzierung des Parksuchverkehrs soll das bestehende Parkleitsystem beitragen. Dieses ist als statisches System mit einer entsprechenden Beschilderung (siehe **Abbildung 7**) ausgelegt. Die vorhandenen Übersichtstafeln bieten hierbei jedoch wenig Orientierung, da sich solche Tafeln in der Regel nicht während des Vorbeifahrens lesen und begreifen lassen.



Abbildung 7: statisches Parkleitsystem (Übersichtstafel / teilaufgelöste Wegweiser)

Eine ausführliche Auseinandersetzung mit dem Parkleitsystem kann der **Anlage 9** entnommen werden.

4.2 Parkraumnachfrage

Zur Ermittlung der Parkraumnachfrage wurden am Donnerstag, den 17.10.2019 in fünf Rundgängen alle öffentlich zugänglichen Parkstände im Untersuchungsgebiet erhoben. Die Erhebungstage lagen außerhalb der Schulferien. Die Auslastung der Parkieranlagen an den Erhebungstagen wurden von der Stadtverwaltung Weiden zur Verfügung gestellt.

Zur Ermittlung der Auslastung wurde in den einzelnen Bereichen und Parkieranlagen die erfasste Anzahl an Fahrzeugen dem in **Kapitel 4.1** dargestellten Parkraumangebot gegenübergestellt. Durch illegale Parkvorgänge, d.h. Fahrzeuge, die außerhalb der dargestellten Parkstände parken, kann die Auslastung 100% überschreiten.

Für jedes der einzelnen Teilgebiete (siehe **Plan 8**) sowie für alle Parkbauten liegen Ergebnisse über die Auslastung vor.

Von großer Bedeutung sind dabei die Aussagen zu den Auslastungen der einzelnen Teilbereiche im Straßenparken. Diese sind für den Untersuchungstag in **Plan 9** für die verschiedenen Erhebungszeitpunkte dargestellt. Zur besseren Verdeutlichung sind die Auslastungsgrade in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt, die auch unterschiedlich farbig dargestellt sind. Mithilfe dieser folgenden Untergliederung lässt sich der bestehende Parkdruck in den

jeweiligen Teilbereichen einordnen. In der Praxis hat sich dabei folgende Zuordnung bewährt⁹:

- Auslastung bis 70 Prozent = kein bis geringer Parkdruck
(*dunkelgrün*)
- Auslastung 70 bis 79 Prozent = mittlerer Parkdruck
(*hellgrün*)
- Auslastung 80 bis 89 Prozent = hoher Parkdruck
(*orange*)
- Auslastung 90 bis 100 Prozent = sehr hoher Parkdruck
(*rot*)
- Auslastung über 100 Prozent = Überlastung
(*lila*)

Ab 80 Prozent Auslastung besteht demnach ein hoher Parkdruck im Straßenraum. Dieser bewirkt einen spürbaren Anstieg des Parksuchverkehrs sowie eine erhöhte Bereitschaft zum illegalen Parken.

Wie **Plan 9** zeigt, waren zu keiner Tageszeit Überlastungen einzelner Bereiche oder der Parkieranlagen im Untersuchungsgebiet festzustellen. Die Gesamtauslastung des Untersuchungsbereichs zur Spitzenstunde um 10:00 Uhr betrug ca. 70 Prozent. Es stehen damit innerhalb der Innenstadt prinzipiell ausreichend viele Stellplätze zur Verfügung. Allerdings konnte eine ungleichmäßige Verteilung der Nachfrage festgestellt werden.

Es ließen sich im Bereich „Nord“ (nördliche Innenstadt) tagsüber sehr hohe Auslastungen im öffentlichen Straßenraum erkennen, was somit einen hohen bis sehr hohen Parkdruck generiert. Diese Tatsache wird durch die größtenteils nicht in die Bewirtschaftung integrierten Parkstände in diesem Bereich bedingt. Die fußläufig von der Altstadt und dem Klinikum gut zu erreichenden Parkstände sind kostenfrei und werden somit bevorzugt angefahren. Durch die hohen Auslastungen ist mit vermehrten Parksuchverkehren in diesem Gebiet zu rechnen. Auch das Parken für die Anwohner wird erschwert.

Vormittags waren zudem einzelne Parkieranlagen hoch („City-Center“) bis sehr hoch (Parkplatz „Naabwiese“) ausgelastet. Im Vergleich zu den übrigen Parkbauten in und rund um die Fußgängerzone erhebt das Parkhaus „City-Center“ deutlich geringere Gebühren – die erste halbe Stunde ist sogar kostenlos – wodurch sich die hohe Nachfrage erklären lässt. Der Parkplatz „Naabwiese“ liegt sehr zentral in der Innenstadt, sodass von hier aus viele

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012.

Ziele bequem und schnell erreicht werden können – nicht nur die Fußgängerzone. Vor allem auch für die Besucherinnen und Besucher der Stadtverwaltung ist der Parkplatz sehr attraktiv gelegen.

In Weiden lässt sich somit deutlich ein Zusammenhang zwischen der Attraktivität der Stellplätze (Lage zum Ziel bzw. Bewirtschaftung) und der vorhandenen Auslastung erkennen.

5 Bestandsanalyse Radverkehr

In einem Entfernungsbereich bis etwa 5 km stellt das Fahrrad das ideale innerörtliche Verkehrsmittel dar und eignet sich für alle Wegezwecke gleichermaßen – Alltagsverkehr und Freizeitverkehr. Die Stadt Weiden ist überwiegend sowohl topografisch als auch durch kurze Entfernungen in der flächenmäßig großen Kernstadt zum alltäglichen Radfahren gut geeignet.

Auf Grundlage der für den Radverkehr bedeutenden Ziele (Schulen, Freizeitziele, Einkaufsmöglichkeiten, etc.) wurde im Rahmen der Projektbearbeitung ein Routennetz entwickelt, welches die Basis für die weitere Bestandsanalyse darstellt (siehe **Plan 10.1** und **Plan 10.2**). Die meisten dieser Ziele befinden sich in der Kernstadt. Dennoch stellen auch die Routen zu den Wohngebieten und Stadtteilen wichtige Alltags- und Freizeitrouten dar. Dabei ist es unerheblich, ob die Strecke als Bestandteil der Routenvernetzung mit Radverkehrsanlagen ausgestattet ist oder über verkehrsarme Straßen führt.

5.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im Radverkehr

Für die Bewertung von Radverkehrsanlagen sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:

- **Sicherheit** (insbesondere bedingt durch Sichtbeziehungen und Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer),
- **Kontinuität** des Angebots (Vermeidung von häufig wechselnden Führungsformen, möglichst geradlinige und zügige Trassierung),
- **Qualität** des Angebots (angemessene Breite und Beschaffenheit).

Zu den erforderlichen Breiten von Radverkehrsanlagen machen das Regelwerk (ERA¹⁰) und die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO¹¹) zum Teil unterschiedliche Angaben (siehe **Abbildung 8**). Grundsätzlich hat das Regelwerk den Fokus auf ein qualitativvolles, attraktives Angebot, die VwV-StVO zielt eher auf Maße ab, die erfüllt sein müssen, damit eine bestimmte Angebotsform ausgewiesen werden darf.

Dies spiegelt sich insbesondere bei Wegen mit gemeinsamer Fuß- und Radverkehrsführung (VZ 240 und VZ 239+1022-10) wider. Die ERA stellt dazu fest, dass der Radverkehr im Gehwegbereich Fußgänger verunsichert oder gefährden kann und dass zudem den Ansprüchen des Radverkehrs bei einer gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen wird. Daher

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010.

¹¹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Fassung vom 08.11.2021.

wird hier die erforderliche Regelbreite vom Fußgänger- und Radfahreraufkommen abhängig gemacht. So ergeben sich erforderliche Regelbreiten von bis zu 4,50 m. Diese können aus Platzmangel oft nicht umgesetzt werden, entsprechend sind dann Alternativen zu erwägen, wie z.B. eine Radführung auf Fahrbahnniveau mittels Schutzstreifen oder Radfahrstreifen.

Angebotsform	Schutzstreifen	Radfahrstreifen	Radweg	Radweg (Zwei-Richtungsverkehr)		getrennter Geh- und Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg		Gehweg, Freigabe für den Radverkehr	
	 Z 340	 Z 295	 Z 237	 Z 237	 Z 237	 Z 241	 Z 240	 Z 239	 Z 1022-10	
Maße				einseitig	beidseitig	Radweg-Anteil	innerorts	außerorts		
Bauliche Breite nach ERA	Regelbreite	1,50	1,85	2,00	3,00	2,50	2,00	≥ 2,50	2,50	≥ 2,50
	Mindestbreite	1,25	-	1,60	2,50	2,00	1,60	-	-	-
Lichte Breite nach StVO	Regelbreite	-	1,85	2,00	2,40	2,40	2,00	-	-	-
	Mindestbreite	-	1,50	1,50	2,00	2,00	1,50	2,50	2,00	-

Breiten nach ERA: befestigter Verkehrsraum, d.h. evtl. erforderliche Sicherheitsräume kommen noch hinzu
Breiten nach StVO: lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum)

Abbildung 8: Radverkehrsanlagen – Angebotsformen und erforderliche Breiten

Der Regelfall einer Radverkehrsführung ist die Führung im Mischverkehr auf der Straße. Radverkehrsanlagen (z.B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen) auf der Fahrbahn sind nach der Verwaltungsvorschrift nur eine Ausnahme dieses Grundprinzips, sollten bei Hauptverkehrsstraßen mit zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h und mehr aber geprüft werden.

Der Bau von Radverkehrsanlagen kommt im Allgemeinen nur dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.¹² Sie werden mit den Verkehrszeichen 237, 240 und 241 (siehe **Abbildung 9**) ausgeschrieben und müssen damit von Radfahrenden benutzt werden (Benutzungspflicht).

¹² VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2



Abbildung 9: Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (gem. Geh- und Radweg) und 241 (getr. Geh- und Radweg) gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO)

Attraktive und gut ausgebaute Radverkehrsverbindungen tragen in hohem Maße zu einer Verbesserung des Fahrradklimas und zu einer Imageverbesserung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel bei. Damit werden durch gute Radverkehrsverbindungen auch längerfristig positive Randbedingungen zur Erschließung neuer Nutzerpotentiale für das Radfahren geschaffen. Auf der anderen Seite gilt der Grundsatz: „Lieber keine Radverkehrsanlage als eine schlechte Radverkehrsanlage.“

Die Radverkehrsanlagen sollten immer auch die Benutzung mit einem Anhänger oder einem mehrspurigen Fahrrad ermöglichen. Dies gilt sowohl für die Breite der Radverkehrsanlagen als auch für den Abstand von Umlaufsperrern.

In vielen Fällen muss der Entwurf von Radverkehrsanlagen mit den Rahmenbedingungen vor Ort abgestimmt werden (insbesondere mit vorhandenen Straßenbreiten). Der Bau von breiten und komfortablen Radverkehrsanlagen ist nicht immer umsetzbar. Bei der Planung müssen daher die Vor- und Nachteile von Radverkehrsanlagen abgewogen werden.

Die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen wird im Regelfall empfohlen. Abseits der Hauptverkehrsstraßen sieht die ERA 2010 grundsätzlich vor, den Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße zu führen. Um dem Radverkehr attraktive Verbindungen bieten zu können, stehen deshalb Maßnahmen im Vordergrund, welche die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Kfz-Fahrbeziehungen erhöhen. Ein Aspekt ist dabei die korrekte Beschilderung von Sackgassen, die nur für den Kfz-Verkehr undurchlässig sind (siehe **Abbildung 10**).

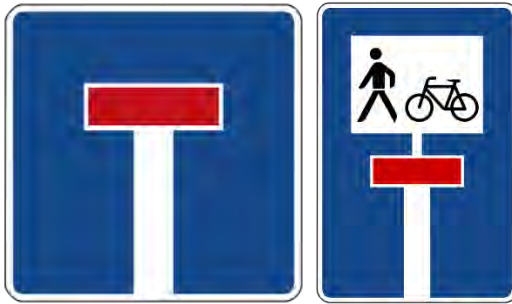


Abbildung 10: Verkehrszeichen 357 (Sackgasse) und 357-50 (für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse) gemäß StVO

Kurze Wege und die Vermeidung von Umwegen stellen wesentliche Bedingungen einer fahrradfreundlichen Stadt dar. Einbahnstraßen verhindern häufig die Realisierung durchgehender Verbindungen für Radfahrende im Erschließungsstraßennetz, obwohl in der Regel eine ausreichende Straßenbreite vorhanden ist. Sind die entstehenden Umwege zu groß, werden Einbahnstraßen oft illegal in der Gegenrichtung befahren. Die StVO ermöglicht daher eine Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Danach kann in Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h¹³ bei Beachtung bestimmter Randbedingungen der Radverkehr durch Zusatzschilder (StVO ZZ 1000-33 bzw. 1022-10) in Gegenrichtung zugelassen werden (siehe **Abbildung 11**).



Abbildung 11: Verkehrszeichen 220-20 (Einbahnstraße), Zusatzzeichen 1000-33 (Radfahrer im Gegenverkehr), Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) gemäß StVO

Seit einigen Jahren erfreut sich auch die Fahrradstraße immer größerer Beliebtheit. Fahrradstraßen beschreiben Straßen, die in erster Linie dem Radverkehr vorbehalten sind und werden gemäß StVO mit einem Anfang und Ende-Schild ausgewiesen (siehe **Abbildung 12**). Sie können jedoch für andere Verkehrsteilnehmer mit Zusatzzeichen zugelassen werden.

¹³ VwV-StVO zu § 41 Vorschriftzeichen zu VZ 220 Einbahnstraße



Abbildung 12: Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) gemäß StVO

Im Unterschied zu Radwegen bezieht sich die Fahrradstraße auf den gesamten Straßenraum und ist nicht durch eine Markierung, ein Bord, oder ähnliches vom Kfz-Verkehr abgegrenzt. Die Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen liegt bei 30 km/h. Radfahrende dürfen, mit Rücksichtnahme auf die anderen Verkehrsteilnehmer und entgegenkommende Radfahrende, nebeneinander fahren. Eine Obergrenze von Kfz-Verkehrsmengen innerhalb einer Fahrradstraße ist in den Richtlinien nicht definiert.

Insbesondere die einseitig für den Kfz-Verkehr freigegebene Fahrradstraße kann Einbahnstraßen ersetzen und fügt sich gut in Einbahnstraßensysteme ein. Fahrradstraßen mit Freigabe für den Kfz-Verkehr sind gut geeignet, Radvorrangrouten im Nebenstraßennetz umzusetzen.

Immer häufiger Anwendung findet ein duales Angebot für den Radverkehr, welches auch entsprechend beschildert wird (siehe **Abbildung 13**). Seit der Neuregelung der Benutzungspflicht 1998 kann es Radfahrenden freigestellt werden, ob sie die Fahrbahn oder den begleitenden Radweg benutzen („Andere Radwege“). Mit einem Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn und der Kombination VZ 239 („Gehweg“) mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) kann es Radfahrenden verdeutlicht werden. Durch die Kennzeichnung als „Gehweg, Radfahrer frei“ haben Radfahrende die Möglichkeit den Gehweg zu nutzen, sie dürfen dort jedoch nur in Schrittgeschwindigkeit fahren. Es besteht damit ein duales Angebot für routinierte und schutzbedürftige Radfahrende, welches auch den jeweils „konkurrierenden“ Verkehrsteilnehmern (Kfz und Fuß) kenntlich gemacht wird.



Abbildung 13: Kennzeichnung des dualen Angebots (Beispiele aus Darmstadt)

Zur Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr ist das Fahrradpiktogramm alleine auf der Fahrbahn auch in Bereichen sinnvoll, in denen der Seitenraum nicht vom Radverkehr genutzt werden darf. Die sogenannte Piktogrammspur bietet sich besonders auf Strecken an, in deren Verlauf gute Radverkehrsanlagen grundsätzlich vorhanden sind, aber auf einem bestimmten Streckenabschnitt nicht weitergeführt werden können.¹⁴

Eine ausreichende Anzahl an sicheren Fahrradabstellanlagen trägt zu einer Förderung des Radverkehrs bei und sorgt durch weniger illegal abgestellte Fahrräder zu einer Attraktivitätssteigerung von öffentlichen Räumen. Alle Radabstellanlagen sollten das gleichzeitige Anschließen von Fahrradrahmen und Laufrad ermöglichen und nach Möglichkeit in einem Corporate Design ausgeführt werden. Zudem sollten Abstellanlagen möglichst überdacht sein. An Standorten hoher Nachfrage bietet sich ein Fahrradparkhaus an, in dem eine große Anzahl an Fahrrädern überdacht und sicher abgestellt werden kann.

5.2 Radverkehrsangebot

Das konzipierte Routennetz wurde durchgängig befahren und die wesentlichen Merkmale (Dimensionierung und Zustand der Anlagen, zugelassene Kfz-Geschwindigkeiten bei Mischverkehr, Querungsangebote, Führung an Knotenpunkten, etc.) aufgenommen und unter Sicherheits- und Komfortaspekten bewertet.

Die erläuterten Standards aus der ERA und der StVO bilden zusammen mit dem Radroutennetz die Grundlage für die im Sommer 2019 erfolgte Bestandsaufnahme und Beurteilung des Angebotes.

¹⁴ Es ist nicht erforderlich, dass die Fahrradpiktogramme im gesamten Verlauf der Strecke angebracht werden. Gerade in den Übergangsbereichen zwischen Radverkehrsanlage und Mischverkehr sind sie sehr hilfreich.

In **Plan 11.1** und **Plan 11.2** ist das vorhandene Radverkehrsangebot mit seinen Führungsformen im Stadtgebiet dargestellt. **Plan 12.1** und **Plan 12.2** stellen die Problempunkte und Schwachstellen im Radverkehrsnetz von Weiden dar.

Radverkehrsanlagen

Insgesamt verfügt Weiden über ein dichtes Angebot an verschiedenen Radverkehrsanlagen. Jedoch weist das vorhandene Radverkehrsnetz hierbei noch vereinzelte Lücken auf.

In Wohngebieten wird der Radverkehr überwiegend auf der Fahrbahn geführt. Dies ist aufgrund nahezu durchgehender Tempo 30-Zonen und meist geringen Verkehrsmengen überwiegend als ausreichend sicher einzustufen. Problematisch wird es dann, wenn eine Führung auf der Fahrbahn bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h erfolgt. Eine solche Führung ist als unverträglich zu bewerten. Die Ortsteile Rothenstadt, Ullersricht, Mallersricht und Neunkirchen verfügen größtenteils über keine Radverkehrsanlagen auf den Haupttrouten bei einer Führung auf der Fahrbahn mit Tempo 50.



Abbildung 14: Radverkehrsführung in der Innenstadt (Bahnhofstraße/ Friedrich-Ebert-Straße)

Auf vielen Radrouten in der Kernstadt finden sich separate Angebote für den Radverkehr in Form von Schutz- bzw. Radfahrstreifen oder getrennten Geh- und Radwegen (siehe **Abbildung 14**). Die Anlagen weisen zumeist ausreichende Breiten und, wenn erforderlich, gut gekennzeichnete Trennungen zu anderen Verkehrsteilnehmern auf. Dennoch lässt sich feststellen, dass es sich teilweise noch um ein lückenhaftes Angebot handelt. Es fehlen beispielsweise Radverkehrsanlagen auf wichtigen Achsen wie der Frauenrichter Straße, der Bürgermeister-Prechtl.-Straße, der Schweigerstraße, der Leuchtenberger Straße etc. Einige der vorhandenen Radverkehrsanlagen genügen nicht den heutigen Anforderungen des Radverkehrs und sind daher verbesserungswürdig (z.B. Vohenstraußer Straße, Bahnhofstraße).

Auch außerhalb der Innenstadt wird der Radverkehr an vielen Stellen über separate, ausreichend breit ausgebaute Anlagen geführt (siehe **Abbildung 15**).



Abbildung 15: gemeinsame Geh- und Radwege außerhalb der Innenstadt (Antonie-Vierling-Straße/ Verbindung Leuchtenberger Straße)

Die angrenzenden Ortsteile sind teilweise durch Radverkehrsanlagen oder separat geführte Feld- bzw. Waldwege miteinander und mit der Kernstadt verbunden. Jedoch ist die Führung an einigen Stellen nicht durchgängig. So fehlen beispielsweise die weiterführenden Außerortsverbindungen zu den Ortsteilen (z.B. Neunkirchen, Mellersricht, Rothenstadt) bzw. den angrenzenden Gemeinden (z.B. Theisseil, Parkstein, Luhe-Wildenau). Es erfolgt teilweise eine Führung auf der Fahrbahn, was bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu Tempo 100 km/h als unverträglich zu bewerten ist. Hier fehlen straßenbegleitende Radwege. Diese ließen sich z.B. in Form von gemeinsamen Geh- und Radwegen (VZ 240 StVO) ausweisen. Im Außerortsbereich sind Querungen und Knotenpunkte zum Teil unsicher gestaltet bzw. fehlen gänzlich.

Generell ist die Verknüpfung einzelner Radwegeverbindungen an den innerstädtischen Knotenpunkten oftmals zufriedenstellend gelöst (siehe **Abbildung 16**). Insbesondere an neu umgebauten Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereichen wird auf der Radverkehr nahezu vorbildlich eingebunden. Dies gilt es an den übrigen Knotenpunkten im Stadtgebiet fortzuführen, um unklare Verkehrsverhältnisse und Sicherheitsrisiken zu minimieren.

Die Einbahnstraßen im Stadtgebiet sind i.d.R. noch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Gleichwohl einige Einbahnstraßen hierzu geeignet scheinen (z.B. Asylstraße, Luitpoldstraße). Die Umsetzbarkeit müsste jedoch in einem nächsten Schritt geprüft werden. Die Möglichkeit, die es dem Radverkehr gestattet, entgegen der Einbahnstraßen zu fahren gilt es weiter auszubauen, um für den Radverkehr unnötige Umwegefahrten zu reduzieren.



Abbildung 16: hervorgehobene Radverkehrsanlagen in Kreuzungsbereichen (Christian-Seltmann-Straße/ Frauenrichter Straße)

Des Weiteren treten an einigen Stellen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr auf, die durch schwer einsehbare Einmündungsbereiche, unklare Verkehrsführungen (Führung über Knotenpunkte, Weiterleitung des Radverkehrs,...) oder zu hohe Verkehrsmengen entstehen. Auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs, sowohl über die Bahnhofstraße als auch von der Westseite aus (fehlende Verknüpfung), sei als Mangelpunkt genannt.

Die wichtigen Radverbindungen innerhalb des Stadtgebietes sind mit einer durchgehenden Beschilderung im gesamten Stadtgebiet gekennzeichnet (siehe **Abbildung 17**). Ein Fahrradverleihsystem besteht nicht.



Abbildung 17: Radwegweisung im Stadtgebiet

Fußgängerzone

Die Fußgängerzone in Weiden ist durchgängig für den Radverkehr freigegeben (siehe **Abbildung 18**). Eine zeitliche oder räumliche Eingrenzung dieser Freigabe besteht nicht. Es sind somit auch innerhalb der Altstadt alle wichtigen Ziele im Radroutennetz ohne Umwege per Fahrrad erreichbar.

Dem Lieferverkehr ist es in Teilbereichen werktags in der Zeit von 18:00 bis 11:00 Uhr gestattet, Be- und Entladungsvorgänge in der Fußgängerzone durchzuführen.



Abbildung 18: Fußgängerzone (Radverkehr frei)

Radabstellanlagen

Die Nutzung des Fahrrads im Alltag erfordert den schnellen und einfachen Zugriff auf das Rad. Dafür sind ausreichend wettergeschützte, sichere und gut erreichbare Abstellplätze an der Wohnung, aber auch an den wichtigsten Zielen in Weiden erforderlich.



Abbildung 19: verschiedene Arten von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

Rund um das Zentrum sowie am Bahnhof befinden sich weitestgehend flächendeckend punktuelle Radabstellanlagen. Diese verfügen jedoch über kein einheitliches Design (nicht direkt erkennbar) und sind teilweise wenig einladend, ungünstig platziert und nur eingeschränkt nutzbar (siehe **Abbildung 19**). Hierzu zählen z.B. Felgenklemmer, deren Benutzung, aufgrund fehlender Diebstahlsicherheit (gleichzeitiges Anschließen von Fahrradrahmen und Laufrad nicht möglich) und Verbiegungsgefahr des Vorderrades oftmals gemieden wird. Insbesondere rund um bzw. in der Fußgängerzone ist immer wieder eine Vielzahl an wild abgestellten Fahrrädern (oftmals an Schildermasten, Bäumen befestigt etc.) zu verzeichnen, was auf einen zusätzlichen Bedarf an vor allem sicheren Abstellanlagen hindeutet.



Abbildung 20: Wahllos abgestellte Fahrräder in der Innenstadt

Am NOC stehen einige neu hergestellte Fahrradbügel, eine Ladestation für E-Bike-Akkus sowie die Möglichkeit zum Reifen Aufpumpen zur Verfügung (siehe **Abbildung 21**). Eine weitere Servicestation existiert vor dem Eingang

des Neuen Rathauses. Ansonsten finden sich im Stadtgebiet keine weiteren Radservicestationen mit Angeboten wie z.B. öffentlichen Luftpumpen und Werkzeug zum direkten Reparieren.



Abbildung 21: Radabstellanlagen und Lademöglichkeit am NOC

Am Bahnhof stehen verschiedene Abstellanlagen zur Verfügung (siehe **Abbildung 22**). Es gibt eine überdachte Radabstellanlage, die aufgrund der Abmessungen jedoch nicht komfortabel nutzbar ist. Zudem ist sie in die Jahre gekommen und sehr unübersichtlich. Weiterhin sind einige einzelne Abstellmöglichkeiten vorzufinden. Es sind keinerlei Fahrradboxen o.ä. adäquate Abstellanlagen zum sicheren Abschließen von ggfs. hochwertigen Fahrrädern vorhanden. Die Anzahl der wild abgestellten Fahrräder rund um den Bahnhof zeigt, dass die Anzahl der vorhandenen Abstellanlagen am Bahnhof bei weitem nicht ausreicht. Die Nachfrage ist wesentlich höher als das Angebot, so dass diese Möglichkeit (ggfs. im Zusammenhang mit dem Umbau des gesamten Bahnhofsareals) weiter ausgebaut werden sollte.



Abbildung 22: Fahrradabstellanlagen Bahnhof

Mit dem Ziel die Attraktivität des ÖPNV zu stärken und gleichzeitig den Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen zu erweitern, bieten Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Voraussetzung hierfür ist eine ausreichende Anzahl, im besten Fall überdachter und sicherer Fahrradabstellplätze direkt an Bahnhöfen und / oder Bushaltestellen.

Solche B+R-Anlagen an Bushaltestellen im Stadtgebiet gibt es derzeit noch nicht. In den Ortsteilen und an einer Vielzahl an Bushaltestellen im Stadtgebiet gibt es derzeit noch keine flächendeckenden Abstellanlagen für Fahrräder.

Es fehlt in Weiden generell an qualitativ hochwertigen, dezentralen Radabstellanlagen an vielen Zielen.

6 Bestandsanalyse Fußverkehr

In einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung sollte der Fußverkehr mit dem Radverkehr eine dem Kfz-Verkehr gleichberechtigte Stellung einnehmen. Die Förderung und Rückgewinnung von öffentlichen Räumen als Aufenthaltsflächen und zur Steigerung der Fußwegequalität unter Schaffung direkter und barrierefreier Wege ist ein wichtiger Baustein der heutigen Stadt- und Verkehrsplanung.

Das Zufußgehen stellt für viele Bevölkerungsgruppen eine Chance dar, sich selbständig mobil in der Stadt zu bewegen. Es entstehen keine Kosten, zudem fördert das Zufußgehen die Gesundheit und belebt die Stadt. Das Zufußgehen ist die natürlichste Art des Menschen sich fortzubewegen. Fast jede Wegeketten beginnt und endet zu Fuß – der Weg zum Parkplatz, zur Haltestelle oder zum Supermarkt. Jeder Verkehrsteilnehmer ist auf Teilstrecken Fußgänger, so dass Maßnahmen für den Fußverkehr den Nutzern aller Verkehrsmittel zu Gute kommen.

Neben den eigentlichen Wegen zu Fuß umfasst der Fußverkehr auch den Einsatz von Hilfsmitteln wie Gehstöcken, Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwagen sowie den Gepäcktransport. Auch die Verwendung bestimmter Sportgeräte für die Mobilität wird in der Regel dem Fußverkehr zugewiesen. Hierzu zählen z. B. Skateboards oder Inline-Skater.

Eine Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur kann auf der gesamtstädtischen Ebene des Mobilitätskonzeptes nur grob vorgenommen werden. Der Schwerpunkt der Analyse liegt daher auf der Innenstadt. Eine konkrete Ausarbeitung muss über Planungen auf Stadtteil- bzw. Quartiersebene erfolgen. Im Mobilitätskonzept werden hierfür Standards für Fußverkehrsanlagen dargestellt, die bei zukünftigen Baumaßnahmen im Verkehrsnetz berücksichtigt werden sollten.

Die kompakte Stadtstruktur der Innenstadt in Weiden führt zu kurzen Wegen zwischen Wohngebieten und den wichtigsten Zielen, was einen deutlichen Vorteil des Nicht-motorisierten Individualverkehrs darstellt.

6.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im Fußverkehr

Entsprechend den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA¹⁵) ist die Breite von Gehwegen entsprechend der Bebauung und der Verkehrsstärke zu bemessen:

- Wohn- und Mischgebiete: 2,10 bis 2,50 m
- Mischnutzung mit hoher Bebauungsdichte und hohen Verkehrsstärken: mehr als 3,0 m

Entsprechend der Verkehrsstärke sind Querungshilfen zu wählen (Mittelinsel, vorgezogener Seitenraum, Fußgängerüberweg,...). Die Einsatzbereiche für Querungsanlagen sind dabei auch von den Umfeldbedingungen und den Nutzungen abhängig.

Barrierefreiheit sollte bei allen Verkehrsmitteln gewährleistet sein. Im Fußverkehr sind Einengungen z.B. durch Schilder- und Leuchtenmasten zu vermeiden. Darüber hinaus sind Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen sowie an Einmündungen und Kreuzungen herzustellen. Querungshilfen sollten sowohl für Sehbehinderte als auch geheingeschränkte Personen ausgebildet werden. Im besten Falle ist ein taktiles und akustisches Leitsystem in allen wichtigen Bereichen der Stadt vorzufinden.

6.2 Fußverkehrsangebot

Das Hauptfußwegenetz wird unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Zentrum gebildet und ist in **Plan 13** dargestellt. Insgesamt verfügt Weiden über ein sehr engmaschiges Fußwegenetz im Zentrum. Es wird im Wesentlichen durch die entlang der Straßen verlaufenden Gehwege gebildet. Ergänzt wird dieses durch wenige separate Gehwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege außerhalb des Straßennetzes (z.B. entlang Stadtmühlbach und Waldnaab/Flutkanal).

Das Stadtzentrum soll im Fußverkehr möglichst umwegfrei aus den angrenzenden Gebieten erreicht werden. Grenze für eine hohe Akzeptanz von Fußwegen sind üblicherweise ca. 1,5 km, d.h. eine Wegdauer von rund 15 bis 20 Minuten. Wird dieser Radius um das Rathaus/ den ZOB als Stadtzentrum gelegt, ergibt sich ein Einzugsgebiet, das deutlich mehr als das dargestellte Fußwegenetz umfasst. Innerhalb von ca. 15 Minuten kann die gesamte Innenstadt, der Hauptbahnhof, die OTH (Ostbayerische Technische Hochschule Amberg-Weiden) und (durch den neuen Wittgartendurchstich) auch die Europa Berufsschule erreicht werden. Zudem ist die Innenstadt auch von den

¹⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002.

angrenzenden Wohngebieten (z.B. Scheibe und Stockerhut) aus per Fuß gut erreichbar.

Plan 14 zeigt die im Zentrum Weidens vorhandene Infrastruktur für den Fußverkehr.

Innerhalb des Stadtgebietes bestehen hauptsächlich straßenbegleitende Gehwege, über die stark frequentierte innerstädtische Ziele zu erreichen sind. Komplettiert wird das Angebot durch ergänzende separat geführte Gehwege sowie einen die Fußgängerzone umschließenden Ring als verkehrsberuhigter Bereich (VBB).

In der Altstadt mit unterschiedlichen Zielen, Freizeitzielen sowie zahlreichen Geschäften und gastronomischen Angeboten, ist eine Fußgängerzone rund um das Alte Rathaus eingerichtet (Oberer Markt mit Querstraßen), die sich bis in den westlichen Bereich bis hin zur Bahnhofstraße (Weißenburgstraße, Wörthstraße, Max-Reger-Straße) erstreckt. Allerdings wird die Fußgängerzone durch eine wichtige Kfz-Achse (Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße) durchschnitten, die so eine Barrierewirkung aufbaut. Eine Umgestaltung dieses Streckenabschnittes rund um den Issy-les-Moulineaux-Platz wurde bereits im Zuge eines Testversuches ausprobiert (vgl. auch Stellungnahme Evaluierung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße, **Anlage 6**). Zusätzlich bestehen verkehrsberuhigte Bereiche rund um die Fußgängerzone in den angrenzenden Straßen (z.B. Hinterm Wall, Hintern Zwinger, Postgasse, Bürgermeister-Prechtl-Straße, Hinter der Schanz, Hinter der Mauer).

In Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen haben Fußgänger gegenüber anderen Verkehrsarten Vorrang bzw. sind gleichberechtigt. In der Fußgängerzone sind teilweise Ausnahmen des Fahrverbotes für Lieferverkehr (werktags, 18:00 bis 11:00 Uhr) und Radfahrende (ganztags) zugelassen.

Auf den meisten wichtigen Fußwegeachsen im Kernbereich bestehen zudem an den zu querenden Straßen Schutzeinrichtungen wie Fußgängersignalanlagen (FSA), Fußgängerüberwege (FGÜ) und andere Querungshilfen, wie beispielsweise Mittelinseln.

Die vorhandenen Querungshilfen sowie Querungsbereiche verfügen nur teilweise über einen vollständig barrierefreien Ausbau. Es sind mitunter barrierefreie Bordsteinabsenkungen, allerdings seltener Blindenleitsysteme vorhanden. Durch das Fehlen von taktilen Leitelementen sowie akustischen Leitsignalen wird das ungehinderte Queren insbesondere für sehingeschränkte Personen erschwert (siehe **Abbildung 23**).



Abbildung 23: eingeschränkte Barrierefreiheit an Querungsstellen (Bürgermeister-Prechtl.-Straße/ Dr.-Pfleger-Straße)

Es lässt sich jedoch feststellen, dass an neu umgebauten Querungsstellen i.d.R. ein vorbildlicher barrierefreier Ausbau erfolgt (siehe **Abbildung 26**)¹⁶.

Neben diesem Mangel an Barrierefreiheit bestehen weitere wenige punktuelle Mängel bzw. streckenbezogene Mängel im untersuchten Innenstadtbereich (siehe **Plan 15**).

So sind beim Queren die zum Großteil sehr langen Wartezeiten für den Fußverkehr an den Lichtsignalanlagen und die darauffolgenden zu kurzen Grünzeiten mangelhaft. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhl, Rollator, Seheinschränkungen etc.) ist es somit schwierig, die Straßen zu queren. Zusätzlich verleiten zu lange Wartezeiten zum Missachten der Sperrzeit, wodurch auch die Unfallgefahr ansteigt.¹⁷

Zudem finden sich im Fußwegenetz vereinzelte Engstellen/ Hindernisse (z.B. durch Aufsteller, Einbauten,...), fehlende Querungshilfen (z.B. Sebastianstraße, Friedrich-Ebert-Straße) sowie teilweise zu geringe Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen (siehe **Abbildung 24**).

¹⁶ Im Rahmen des im Dezember 2020 fertiggestellten Konzeptes „Barrierefreie Innenstadt – Weiden für Alle!“ wurde der Innenstadtbereich im Bezug auf Barrierefreiheit detailliert bewertet und Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt.

¹⁷ Verbesserungen könnten durch die Anpassung/ Optimierung (durch die Firma SIEMENS) der Lichtsignalanlagen im Jahr 2021 bereits eingetreten sein.



Abbildung 24: geringe Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen (Prinz-Ludwig-Straße/ Bahnhofstraße)

Die Sebastianstraße bildet mit ihren sensiblen Randnutzungen, hauptsächlich in Bezug auf die Schulwegsicherung, einen Bereich besonderer Betrachtung. Die vorhandenen Gehwege sind auf langen Strecken zu schmal (siehe **Abbildung 25**) und werden teilweise noch durch weitere Hindernisse eingeengt. Insbesondere für die Mengen an SchülerInnen die diese Bereiche passieren sind die Gehwege unzureichend. Zudem konnten regelwidrige Straßenquerungen festgestellt werden, was für das Fehlen von weiteren Querungshilfen in diesem Bereich spricht.



Abbildung 25: schmale Gehwege (Sebastianstraße)

Darüber hinaus sind durch die Ausweisung weiter Teile der Innenstadt als Fußgängerzone oder als verkehrsberuhigte Bereiche jedoch kaum Schwachstellen festzustellen. Insgesamt verfügt die Weidener Innenstadt über eine sehr gute Infrastruktur für den Fußverkehr. Die Gehwegbreiten sind im zentralen Bereich nahezu flächendeckend ausreichend breit (Ausnahme Sebastianstraße, siehe **Abbildung 25**). Auch durch parkende Fahrzeuge werden diese Breiten nicht eingeschränkt. Zudem ist der barrierefreie Ausbau in neu gebauten Bereichen als vorbildlich einzustufen.



Abbildung 26: vorbildlicher barrierefreier Ausbau (Nikolaistraße/ Asylstraße)

7 Bestandsanalyse ÖPNV

Die Stadt Weiden ist regional und überregional an den straßen- und schienen- gebundenen öffentlichen Personenverkehr angebunden. Im Rahmen des Mo- bilitätskonzeptes wurde insbesondere das Angebot im Öffentlichen Personen- nahverkehr innerhalb der Stadt Weiden sowie die Anbindung an Nachbargemeinden näher analysiert. Ein Schwerpunkt lag hierbei bei der ÖPNV-Qualität auf wichtigen Pendlerströmen und im Freizeitverkehr.

7.1 Allgemeine Anforderungen und Standards im ÖPNV

Wesentliche Kriterien für den ÖPNV im Stadtgebiet Weiden sind die Erschlie- ßungs- und Bedienungsqualität, Reisezeiten und Umstiege sowie die Halte- stellen- und Fahrzeugausstattung.

Entsprechend der Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Per- sonennahverkehrs¹⁸ ist mit einem Haltestelleneinzugsbereich von ca. 300 – 500 m eine fußläufige Erschließung von Haltepunkten und Haltestellen zu ge- währleisten. Bei Schienenhaltepunkten ist der Radius auf 600 m erweitert.

Die zentralen Bereiche sollten gut angebunden sein. Die Erreichbarkeit von Einzelhandels- bzw. Versorgungsschwerpunkten und anderen wichtigen Zie- len im Stadtgebiet sollte sichergestellt sein.

Die Anzahl der Umsteigevorgänge zur Erreichung wichtiger Ziele sollte so ge- ring wie möglich gehalten werden. Es sollte zudem eine möglichst optimale Abstimmung zum SPNV hergestellt werden.

Der Zugang zum ÖPNV (Zuwege, Haltestellen, Fahrzeuge) soll, gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz, bis Januar 2022 barrierefrei gestaltet sein. Zudem sollten Haltestellen dem Standard gemäß mit Witterungsschutz, Fahrplanauskünften, ausreichend großer Wartefläche und je nach Bedeutung der Haltestelle mit dynamischen Anzeigen, Sitzgelegenheiten etc. ausgestat- tet sein.

¹⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln 2010.

7.2 Angebote im ÖPNV

Stadtbus

Den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) innerhalb der Stadt Weiden bildet in erster Linie der Stadtbus der Wies Faszinatour e.K. Das Stadtgebiet Weiden wird dabei fast vollständig mit 7 Stadtbuslinien erschlossen. Das Stadtbusangebot wird in ein Liniennetz für den Tagesverkehr montags bis freitags und ein Liniennetz für die Schwachverkehrszeiten in Tagesrandzeiten und am Wochenende unterschieden.

Plan 16.1 und **Plan 16.2** zeigen den Linienvverlauf der Stadtbuslinien sowie die ergänzende Regionalbusbedienung.

Folgende Linien werden im Stadtverkehr angeboten:

Montag-Freitag

- Linie 1:
Hammerwegsiedlung – Klinikum – ZOB –
Bahnhof – Ullersricht – Rothenstadt und zurück
- Linie 2:
ZOB – Mooslohe - Schustermooslohe und zurück
- Linie 3:
ZOB – Christian-Seltmann-Straße – Weiden West und zurück
- Linie 4:
Fischerbergsiedlung – Kepler-Gymnasium – ZOB – OTH – Schirmitz -
Pirk
- Linie 5:
ZOB – Weidingweg – Latsch – Neunkirchen – Stockerhut – ZOB
(Ringlinie 5A, in der Gegenrichtung Ringlinie 5B)
- Linie 6:
ZOB – Rehbühlsiedlung – Schätzlerbad und zurück
- Linie 7:
ZOB – Moosbürg – Lerchenfeld – Berufsschule und zurück

Schwachverkehrszeiten

- Linie 91:
Hammerwegsiedlung – Klinikum – ZOB –
Bahnhof – Ullersricht – Rothenstadt und zurück
- Linie 92:
ZOB – Mooslohe – Schätzlerbad – Schustermooslohe und zurück
- Linie 93:
ZOB – Rehbühlsiedlung – Weiden West und zurück

- Linie 94:
ZOB – Kepler-Gymnasium – Fischerbergsiedlung – Schirmitz - Pirk
- Linie 95/98:
ZOB – Weidingweg – Latsch – Neunkirchen – Stockerhut – Lerchenfeld – ZOB (Ringlinie 95, in der Gegenrichtung Ringlinie 98)

Regional- und Fernbusverkehr

Der Weidener Stadtverkehr wird ergänzt durch die regionalen Buslinien. Die wichtigste Aufgabe der Regionalbuslinien ist die Anbindung des Umlands an die Stadt Weiden. Die Regionalbuslinien verlaufen innerhalb des Stadtgebiets jedoch teilweise parallel zu den Stadtbuslinien und verdichten dort das ÖPNV-Angebot. Das Gewerbegebiet Nord, der Stadtteil Weiden-Land und weitere kleinere Siedlungsgebiete wie Tröglericht und Mallericht werden nur vom Regionalbus erschlossen.

Folgende Regionalbuslinien verkehren im Stadtgebiet Weiden:

- Linie 11:
Weiden – Oberviechtach
- Linie 12/16:
Weiden – Parkstein – Schwand
- Linie 30:
Weiden - Kohlberg
- Linie 2503:
Weiden – Edeldorf – Wilchenreuth – Neustadt (*Schülerverkehr*)
- Linie 2703:
Weiden – Schönficht - Tirschenreuth
- Linie 2705:
Weiden – Plößberg - Tirschenreuth
- Linie 6272:
Weiden – Flossenbürg - Silberhütte
- Linie 6275:
Weiden - Schwandorf
- Linie 6277:
Weiden – Erbdorf
- Linie 6278:
Weiden – Mantel - Grafenwöhr
- Linie 6279:
Weiden – Pressath (*Schülerverkehr*)
- Linie 6285:
Weiden – Waldthurn – Lösselmühle

- Linie 6291:
Weiden – Eslarn
- Linie 6295:
Weiden – Neustadt – Windischeschenbach
- Linie 6306:
Weiden – Schnaittenbach - Amberg

Aus Weiden sind zudem zahlreiche deutschlandweite und europaweite Ziele mit dem Fernbus erreichbar. Die Fernbushaltestelle befindet sich am Bahnhof.

Schienerverkehr

Weiden ist ein regionaler Schienenverkehrsknoten in Ostbayern. Dabei ist Weiden umsteigefrei mit München, Nürnberg, Regensburg, Bayreuth und Hof verbunden. Darüber hinaus werden zahlreiche Orte des Umlands an Weiden angebunden.

Im Schienenverkehr werden folgende Linien bedient:

- RE 2: Hof – Weiden – Regensburg - München
- RB 23: Marktredwitz – Weiden - Regensburg
- RB 34: Weiden – Bayreuth - Weidenberg
- RE 41: Nürnberg – Weiden – Neustadt

Einzige Zugangsstelle zum Schienenverkehr ist der Bahnhof Weiden, im unmittelbaren Umland gibt es Stationen in Altenstadt, Neustadt, Luhe-Wildenau, Etzenricht und Weiherhammer.

Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit

Betriebszeiten des Stadtbusverkehrs sind:

- Montag-Freitag: 05.15 Uhr – 20.45 Uhr
- Samstag: 06.30 Uhr – 18.45 Uhr
- Sonntag: 11.15 Uhr – 18.45 Uhr

Außerhalb der genannten Zeiten werden keine ÖPNV-Fahrten im Stadtgebiet angeboten. Es gibt kein ergänzendes Angebot an Anruf-Sammeltaxi-Fahrten in Zeiträumen ohne Busverkehr.

Der Stadtbus wird in einem Taktfahrplan betrieben (siehe **Plan 17.1**, **Plan 17.2**, **Plan 17.3** und **Plan 17.4**). Hierbei gelten folgende Taktzeiten:

Wochentag	Uhrzeit	Linien	Taktfolge
Montag-Freitag	07.00 Uhr - 09.00 Uhr, 14.00 Uhr - 18.30 Uhr	1-4,5A/B 6,7	15 Minuten ¹⁹ 30 Minuten
Montag-Freitag	09.00 Uhr – 14.00 Uhr	1-7	30 Minuten
Montag-Freitag	Früh- und Spätverkehr	91-95/98	Einzelne Fahrten
Samstag	06.30 Uhr – 18.45 Uhr	91-95/98	40 Minuten
Sonntag	11.15 Uhr – 18.45 Uhr	91-95/98	40 Minuten

Tabelle 1: ÖPNV-Takte

Die Stadt Weiden verfügt im Tagesverkehr über ein sehr gutes Stadtbusnetz. Die Anbindung nahezu aller Stadtteile erfolgt in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt, ebenso ist eine flächendeckende Bedienung am Wochenende gegeben.

Im Regionalbusverkehr sind die Betriebszeiten kürzer als im Stadtbusverkehr und beschränken sich im Wesentlichen auf den Tagesverkehr montags bis freitags. Die Fahrpläne sind primär auf die Belange des Ausbildungs- und Berufsverkehrs ausgerichtet, Taktfahrpläne werden nur vereinzelt angeboten. Im Freizeitverkehr werden im Sommerhalbjahr Fahrten als Radl-Bus mit Fahrradanhänger zwischen Weiden und Eslarn (Linie 6291) angeboten. Wochenendverkehr wird vielfach nur mit einzelnen Fahrten an Samstagen angeboten, lediglich die Linien 6272 und 6291 bedienen die Ausflugsziele des Oberpfälzer Walds auch an Sonntagen.

Durch die Überlagerung mehrerer Linien wird im Tagesverkehr montags bis freitags zwischen Neustadt und Weiden mindestens ein 30-Minuten-Takt angeboten. Hierdurch ist auch eine gute Anbindung des Gewerbegebiets Nord in Weiden gewährleistet. Das Nahumland der Stadt Weiden wird in der Hauptverkehrszeit näherungsweise alle 60 Minuten bedient. Direktfahrten in benachbarte Zentren, z.B. Amberg oder Tirschenreuth werden nur vereinzelt angeboten.

Als Ergänzung zum Regionalbusverkehr wird im Landkreis Neustadt an der Waldnaab ein Anrufbus („Baxi“) angeboten. Die Stadt Weiden ist bisher nicht in das Baxi-Netz integriert, sodass keine durchgehenden Fahrten nach Weiden angeboten werden. Stattdessen enden die Baxi-Linien im Umland an den Bahnstationen Altstadt und Weiherhammer sowie an der Bushaltestelle Schirmitz Rathaus, an denen jeweils ein Umstieg auf den Linienverkehr nach Weiden möglich ist.

¹⁹ Im August entfällt in der Hauptverkehrszeit die Verdichtung zum 15-Minuten-Takt.

Im Schienenverkehr wird ein täglicher Taktfahrplan angeboten. Alle Stationen der Region werden im Tagesverkehr montags bis sonntags mit Ausnahme des Haltepunkts Etzenricht stündlich bedient, hinzu kommen einzelne Fahrten am Abend und Verdichtungsfahrten im Ausbildungs- und Berufsverkehr. Der RE 2 München-Hof fährt alle 120 Minuten.

Der Bahnhof Weiden ist Taktknoten zur vollen Stunde, so dass mit kurzen Wartezeiten zwischen den einzelnen Bahnlinien umgestiegen werden kann. Lediglich im Übergang vom und zum RE aus/nach München treten längere Wartezeiten von rund 45 Minuten auf.

Erschließungsqualität

Plan 18 zeigt die Einzugsbereiche der bestehenden Bushaltestellen. Aufgrund der hohen Haltestellendichte im Stadtgebiet ist die Erschließungsqualität im Stadtgebiet von Weiden gut. Zentrale und dicht besiedelte Gebiete sind mit einem 300 m Einzugsradius überwiegend ausreichend erschlossen. Vereinzelte Defizite sind lediglich in Randbereichen von Siedlungsflächen zu verzeichnen. Eine vergleichsweise geringe Abdeckung haben die Gewerbegebiete Nord und Moosbürg.

Eine direkte Anbindung an den Schienenverkehr ist trotz langer Streckenverläufe innerhalb des bebauten Stadtgebiets nur im Bahnhofsumfeld gegeben. Der Zugang von Westen wird hierbei durch einen fehlenden direkten Bahnsteigzugang erschwert. Zahlreiche Gewerbeflächen sowie wichtige Ziele wie das Berufsschulzentrum liegen in der Nähe der Bahnstrecken. Zusätzliche Bahnhaltepunkte könnten hier eine verbesserte ÖPNV-Erschließung bewirken.

Reisezeiten

Bei der Bewertung des ÖPNV-Angebotes spielen neben der Bedienungshäufigkeit die Reisezeitverhältnisse zu anderen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Es wurde untersucht, wie sich die Reisezeiten des Busses zu denen mit dem Pkw verhalten. Als Ziele im Stadtgebiet fanden der ZOB und der Bahnhof als zentrale Stelle in der Innenstadt Berücksichtigung, in den Siedlungsbereichen wurde eine zentrale Haltestelle des Stadtteils gewählt. Zur Ermittlung der Reisezeiten wurde die reine Fahrzeit ohne Zu- und Abgangszeiten und Parkplatzsuche beim MIV berücksichtigt.

Ein Reisezeitverhältnis $\text{ÖPNV} / \text{MIV} < 1,5$ ist als positiv bzw. attraktiv zu bewerten. Ein Reisezeitverhältnis $> 1,5$ wird als deutliche Hürde zur Nutzung des ÖPNV betrachtet. Bei einem Reisezeitverhältnis $> 2,0$ ist nur noch von einer sehr geringen ÖPNV-Nutzung auszugehen. Hinzu kommt die Beeinflussung der Attraktivität des ÖPNV durch die notwendige Umsteigehäufigkeit zum jeweiligen Ziel. Das Ergebnis des Vergleichs der ÖPNV-Fahrzeiten mit den Pkw-

Fahrzeiten innerhalb des Stadtgebiets Weiden ist in **Plan 19.1** und **Plan 19.2** dargestellt.

In Bezug auf den ZOB und damit die Innenstadt sind die Reisezeitverhältnisse überwiegend gut. Das Reisezeitverhältnis liegt in der Regel bei $\leq 1,5$. In Bezug auf den Bahnhof – und damit die Umsteigemöglichkeit zum Schienenverkehr – sind die Reisezeiten vielfach länger, trotzdem werden überwiegend akzeptable Reisezeitverhältnisse erzielt. Wird ein Standort am Stadtrand, z.B. das Gewerbegebiet Nord, betrachtet, ist das ÖPNV-Angebot nicht konkurrenzfähig. Es wird aus keinem Stadtteil ein akzeptables Reisezeitverhältnis erzielt.

Durch die Zunahme des Kfz-Verkehrs haben sich die Reisezeiten in den vergangenen Jahren teilweise verlängert. Insbesondere Wartezeiten an signalisierten Knotenpunkten bewirken in Spitzenzeiten eine Verlängerung der Reisezeit. Bei Umsteigeverbindungen können Anschlüsse dabei nicht immer sichergestellt werden.

Im Schienenverkehr treten sehr attraktive Reisezeiten auf Verbindungen zu den benachbarten Zentren auf. Regensburg, Nürnberg und Bayreuth sind in ca. 60 Minuten Fahrzeit zu erreichen, München in rund 3 Stunden Fahrzeit. Auf Verbindungen ohne direkte Bahnstrecke sind die Reisezeiten dagegen nicht attraktiv, z.B. nach Amberg mit über 60 Minuten Fahrzeit inkl. Umsteigen.

Haltestellenausstattung

Die Ausstattung der Haltestellen unterscheidet sich innerhalb des Stadtgebietes in ihren Standards und weist im Wesentlichen eine Grundausstattung bestehend aus Haltestellenschild mit Fahrgastinformation auf. Hervorzuheben sind dabei die sehr guten und umfangreichen Informationsstelen (Fahrplan, Liniennetz und Tarifinformationen) die bereits nahezu flächendeckend allen Haltestellen im Kernbereich vorhanden sind. Das Erscheinungsbild der Haltestellen ist in vielen Fällen modernisierungsbedürftig, insbesondere auch am Bahnhof (siehe **Abbildung 27**). Auch Haltestellen mit einer hohen Anzahl von Einsteigern sind nicht konsequent mit den entsprechenden Ausstattungsmerkmalen versehen, wie z.B. Wetterschutz, Sitzgelegenheiten...).

Der Großteil der Bushaltestellen erfüllt noch nicht die Voraussetzungen an eine barrierefreie Teilnahme am Verkehr²⁰. Die laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geforderte vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis zum 1. Januar 2022 ist nicht erreicht, eine fortlaufende Modernisierung entsprechend den Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechend eines Ausbauplans o.ä. ist nicht erkennbar.

²⁰ Personenbeförderungsgesetz (PBefG), § 8 Abs. 3 bzw. Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), § 8 Abs. 5



Abbildung 27: Haltestellenausstattung mit Modernisierungsbedarf

Für die wichtigen und zentralen Umsteigehaltestellen am Bahnhof und am ZOB sind barrierefreie Neubauten geplant.

Tarif

Die Stadt Weiden liegt im Schnittpunkt unterschiedlicher Tarifangebote. Für den Buslinienverkehr der Stadt Weiden und im Stadt-Umland-Verkehr auf der Linie 4 wird der Haustarif der Wies Faszinatur e. K. angewendet, im Regionalverkehr gemeinsam mit den Landkreisen Neustadt an der Waldnaab und Tirschenreuth der Gemeinschaftstarif Oberpfalz Nord. Dieser gilt auch für Busfahrten aus Weiden in die Landkreise Amberg-Sulzbach und Schwandorf, sowie die Stadt Amberg. Der Schienenverkehr ist nicht in den Tarif Oberpfalz Nord integriert. Im Bahnverkehr ist wiederum die Strecke Weiden-Regensburg Teil des Regensburger Verkehrsverbunds (RVV), eine Nutzung des Stadtbusverkehrs in Weiden ist mit RVV-Fahrscheinen jedoch nicht möglich.

Im Stadtverkehr Weiden bestehen insgesamt positive Tarif-Rahmenbedingungen zur Nutzung des ÖPNV. Die Preisstruktur des Stadtbusses weist ein breites Angebotsspektrum auf, der Fahrpreis ist im Städtevergleich eher niedrig. Im Regionalverkehr ist das Fahrscheinangebot jedoch vergleichsweise unübersichtlich, da je nach Verkehrsmittel und Fahrtrichtung unterschiedliche Regelungen anfallen.

8 Bestandsanalyse Mobilitätsverbund

Ein wesentlicher Baustein eines zukunftsgerichteten Mobilitätsangebotes ist die Vernetzung der Verkehrsträger und die Stärkung der Multimodalität. In Weiden gibt es bisher wenige Angebote zur Verknüpfung der Verkehrsträger (siehe **Plan 20**).

Angebotsspektrum

Park & Ride (P+R)

P+R-Parkplätze sollen das Umsteigen vom Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr erleichtern und dazu beitragen, die Fahrleistungen des Kfz-Verkehrs in Stadtgebieten insgesamt zu verringern. Eine P+R-Anlage sollte grundsätzlich in ein Gesamtverkehrskonzept eingebunden sein und im Verbund mit anderen Maßnahmen, wie z.B. eine Parkraumbegrenzung- und bewirtschaftung in der Kernstadt sowie einem attraktiven und leistungsfähigem ÖPNV-Angebot einhergehen, um spürbare Verlagerungseffekte zu erreichen.²¹

Innerhalb des Stadtgebietes von Weiden besteht bisher ein ausgewiesener P+R-Platz am Bahnhof. Er ist über die Bahnhofstraße erreichbar und vor bzw. nördlich des Bahnhofsgebäudes verortet. Es stehen ca. 44 Stellplätze, bevorzugt für Dauerparker, zur Verfügung. Aufgrund der direkten Lage am Bahnhof und der damit einhergehenden Verknüpfung mit der Bahn soll diese P+R-Anlage hauptsächlich den Pendlern dienen. Eine explizite Ausschilderung als P+R-Bereiche besteht an diesen der DB zugeordneten Stellplätzen jedoch nicht.

Mitfahrerparkplätze (P+M)

Mitfahrerparkplätze (Parken+Mitnehmen / P+M) sollen insbesondere zur Stärkung von Fahrgemeinschaften beitragen. In der Regel sollten P+M-Plätze an sinnvollen Punkten z.B. Autobahnabfahrten oder wichtigen Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen liegen. Sie stellen sich oft in unterschiedlichen Größen und Befestigungen dar, bieten aber immer ein kostenloses Abstellen von Fahrzeugen über einen beliebigen Zeitraum an.

Im Weidener Westen (im Bereich der Anschlussstelle „Weiden-Frauenricht“) befindet sich mit direktem Anschluss an die A 93 ein großer Mitfahrerpark-

²¹ Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Heft 46 – Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen. Wiesbaden 2001.

platz, die Anzahl der Stellplätze variiert (teilweise Bereiche eingezäunt/ abgetrennt)²². Er ist direkt über den Birkenwiesen und die Frauenrichter Straße mit der Kernstadt von Weiden verbunden.

Da Weiden an viele überregionale Straßen angeschlossen ist, bietet sich hier deutliches Potential für weitere Mitfahrerparkplätze an den umliegenden Anschlussstellen.

Bike & Ride (B+R)

Mit dem Ziel, die Attraktivität des ÖPNV zu stärken und gleichzeitig den Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen zu erweitern, bieten B+R-Anlagen eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Voraussetzung hierfür ist eine ausreichende Anzahl, im besten Fall überdachter und sicherer Fahrradabstellplätze direkt an Bahnhöfen oder Bushaltestellen.

Am Bahnhof von Weiden stehen einige Radabstellanlagen in nicht ausreichender Qualität und Quantität zur Verfügung, die eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV bilden. Explizit ausgewiesene Stellplätze für B+R sind in Weiden nicht vorhanden.

CarSharing

CarSharing soll die Mobilität verbessern und gleichzeitig die Umwelt entlasten. Das Teilen von Autos ist bereits in vielen deutschen und europäischen Städten gängige Praxis. Besonders in großen Städten, in denen das Parkplatzangebot knapp ist, gibt es viele Nutzer. Doch auch in mittleren und kleineren Städten wird das Angebot immer beliebter. So können Mobilitätskosten gespart und trotzdem Flexibilität beibehalten werden. Es gibt verschiedene Systeme, solche mit festen Stationen, wo CarSharing Fahrzeuge an bestimmten Standorten abgeholt und zurückgebracht werden und solche, bei denen Fahrzeuge beliebig auf öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum geparkt werden können.

In Weiden ist das Angebot an CarSharing-Fahrzeugen sehr gering. Derzeit wird lediglich über die Vermittlungsplattform „mymikar“ an einer Station im Stadtgebiet (Gaswerkstraße) ein CarSharing-Fahrzeug (7-Sitzer, Elektrobetrieben) zum zeitweisen Mieten angeboten.

²² Der Standort für P+M-Platz ist lediglich an die Stadt Weiden verpachtet. Vom Grundstückseigentümer wurde während der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes angekündigt, dass in der Zukunft voraussichtlich ein Teil der Flächen wieder für die direkt angrenzende Kaserne benötigt wird.

E-Mobilität

Seitens der Bundesregierung gibt es Bemühungen, den Anteil der E-Mobilität in den nächsten Jahren zu erhöhen. Steuervergünstigungen und Anschaffungsförderungen sollen z.B. den Kauf eines Elektrofahrzeuges erleichtern²³. Eine Erhöhung der Fahrzeuganzahl setzt jedoch auch eine Verfügbarkeit an Ladeinfrastruktur voraus.

Über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind bereits einzelne Elektro-Ladesäulen für Kraftfahrzeuge vorhanden. Der Schwerpunkt liegt hierbei in der Innenstadt. Die Ladestationen finden sich sowohl im öffentlichen Straßenraum bzw. auf Parkieranlagen als auch auf Privatflächen (Autohäuser, Parkhäuser,...) und bieten somit für jeden Nutzer Möglichkeiten zum Laden. Die Standorte sind teilweise bereits in der Wegweisung integriert und ermöglichen somit ein schnelleres Auffinden der Lademöglichkeiten.

Zurzeit besteht auf dem Großparkplatz Naabwiesen für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen Kostenfreiheit. Zusätzlich werden Elektro-Fahrzeuge mit E-Kennzeichen auf von der Stadt Weiden i.d.OPf. mit Parkschein bewirtschafteten Parkflächen wegen Parkens ohne Parkschein oder Parkzeitüberschreitung nicht verwarnt. Diese Regelung gilt laut der Homepage der Stadt Weiden zunächst bis 31.12.2022.²⁴ Ausnahmen zu dieser Regel bilden Parkdecks und die Alleetiefgarage (nicht im Eigentum der Stadt Weiden i.d.OPf.) sowie Zonen, in denen Parken mit Parkscheibe zugelassen ist.

Zusätzlich steht am Nordoberpfalz Center (NOC) eine öffentliche Lademöglichkeit für Pedelecs zur Verfügung.



Abbildung 28: Elektrolademöglichkeiten sowie Hinweisbeschilderung im Stadtgebiet

²³ Seit Juli 2016 gibt es eine staatliche Prämie beim Kauf von Elektro- und Hybridfahrzeugen.

²⁴ <https://www.weiden.de/stadt/willkommen/parken>. Letzter Aufruf 07.06.2022 |

Verleihsysteme

Bei einem Fahrradverleihsystem stehen Leihfahrräder in der Regel im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen zur Verfügung. Im Gegensatz zu einem eigenen Fahrrad muss sich der Nutzer nicht um die Wartung und das sichere Abstellen des Fahrrads kümmern. Seit einigen Jahren kommen in mehreren Städten durch Kommunen oder Baumärkte unterstützte Verleihmöglichkeiten für Lastenfahrräder hinzu.

Zum Zeitpunkt der Analyse war in Weiden kein Fahrradverleihsystem etabliert. Das Fahrradleihen ist lediglich bei einzelnen Fahrradhändlern möglich.

Auch für E-Scooter steht kein öffentliches Verleihsystem zur Verfügung.

Mobilitätszentrale/ Mobilitätsinformation

In Weiden besteht keine Mobilitätszentrale als zentrale Anlaufstelle für sämtliche Fragen rund um die individuelle Mobilität. Auch auf der Homepage der Stadt Weiden finden sich kaum umfassende/ übersichtliche Informationen über Mobilitätsangebote innerhalb der Stadt.

9 Zusammenfassung Bestandsanalyse

Insgesamt ist das Verkehrssystem in Weiden positiv zu bewerten. Das Fußwege- und Straßennetz ist ausreichend dimensioniert und leistungsfähig. Weiden verfügt über ein gut funktionierendes Stadtbussystem mit einem flächendeckenden Taktfahrplan und auch der Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist in den vergangenen Jahren vorangeschritten. Trotzdem besteht in vielen Bereichen noch weiterer Optimierungsbedarf.

Es besteht für die Stadt Weiden eine gute verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz (A 93, B 22, B 470, St 2166, St 2238, St 2657, St 2666). Das Hauptstraßennetz ist im Wesentlichen ausreichend dimensioniert und leistungsfähig und entspricht somit seiner zugewiesenen Funktion. Es werden die höchsten Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehr (SV) größtenteils auf diesen klassifizierten Straßen gebündelt. Durchgangsverkehre werden hauptsächlich über A 93 und B 22 abgewickelt.

Während der Hauptverkehrszeiten treten stellenweise Rückstaus und ein eingeschränkter Verkehrsfluss (Kapazitätsgrenze) auf den stark belasteten Straßen, vor allem an Knotenpunkten in der Kernstadt, auf. Die Knotenpunkte entlang der Süd-Ost-Tangente und generell entlang des übrigen klassifizierten Haupt-Straßennetzes weisen ansonsten eine gute Verkehrsqualität und ausreichende Kapazitätsreserven auf.

Als vorbildlich sind die umfassenden Tempo 30-Zonen und -strecken sowie die verkehrsberuhigten Bereiche im Stadtgebiet herauszustellen. Diese werden jedoch teilweise noch von Tempo 50 Strecken durchschnitten, was an einzelnen Strecken kritisch zu hinterfragen ist. Bei weiteren Verkehrsberuhigungen im Stadtzentrum werden leistungsfähige Alternativen erforderlich.

Die Parkraumerhebung und -analyse zeigte einen deutlichen Zusammenhang zwischen der Attraktivität der Stellplätze (Lage zum Ziel bzw. Bewirtschaftung) und der vorhandenen Auslastung. Es wurden keine Überlastungen einzelner Bereiche oder der Parkieranlagen festgestellt. Tagsüber herrschte jedoch eine sehr hohe Auslastung im öffentlichen Straßenraum in nördlichen Innenstadtbereich. Hier ist ein erhöhter Parksuchverkehr zu erwarten. Vormittags traten zudem vereinzelt hohe Auslastungen in Parkieranlagen (Naabwiesen, City Center) im Bereich Mitte auf. In der Nacht kann der Bedarf grundsätzlich gedeckt werden. Prinzipiell stehen innerhalb der Innenstadt ausreichend viele Stellplätze zur Verfügung, es besteht jedoch eine ungleichmäßige Verteilung der Nachfrage. Ziel muss es demnach sein, die bestehende Nachfrage besser auf die vorhandenen Angebote umzuverteilen, damit die bestehenden Kapazitäten auch genutzt werden.

Die Bewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum sowie in den Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze) ist bezüglich der Tarifgestaltung innerhalb der Innenstadt relativ homogen. Beim Vergleich der Auslastungen der Parkbauten wird allerdings auch deutlich, dass die Tarifgestaltung allein nicht ausschlaggebend für deren Auslastung ist. Zusätzlich sind bei der Wahl der Parkieranlage auch die räumliche Lage sowie die Qualität der Anlage von Bedeutung.

Der Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist in Weiden in den vergangenen Jahren deutlich vorangeschritten. Es wurden bereits viele Maßnahmen des Gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes (BSV, 2012) umgesetzt. Daher besitzt Weiden im Vergleich zu anderen Städten in Teilen schon ein gut ausgebautes Netz. Dennoch gibt es weiteren Optimierungsbedarf. So weisen für den Alltags- und Freizeitverkehr relevante Radrouten kein durchgängiges Angebot an Radverkehrsinfrastruktur auf. Es sind noch vereinzelte Lücken im Radroutennetz durch fehlende Radverkehrsanlagen festzustellen. Durch Angebotslücken werden wichtige Routen abschnittsweise im Mischverkehr auf teilweise verkehrsstarken Fahrbahnen geführt. Die Führung auf der Fahrbahn in Wohngebieten ist aufgrund eingerichteter Tempo 30-Zonen als verträglich einzustufen, wird aber teilweise noch durch die Führung auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von ≥ 50 km/h unterbrochen. Die Führung an Knotenpunkten ist überwiegend gut.

Eine gute Radwegweisung sowie Radabstellanlagen in unterschiedlicher Qualität sind vorhanden. Doch Anzahl und Qualität der Anlagen ist nicht immer ausreichend. So sollte das Angebot weiter ausgebaut und qualitativ verbessert werden. Insbesondere am Bahnhof besteht hier dringender Handlungsbedarf. Für die bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV wird ein darüber hinaus auch weiterer Bedarf an Radabstellanlagen an anderen wichtigen Verknüpfungspunkten (bspw. Bushaltestellen) gesehen.

So besteht in der Radverkehrsplanung an vielen Stellen weiterhin Entwicklungsbedarf. Die große Herausforderung wird dabei darin liegen, den Kfz- und Radverkehr miteinander in Einklang zu bringen.

Die Führung des Fußverkehrs in Weiden ist insgesamt als sehr positiv zu bewerten. Gehwege im Zentrum sind i.d.R. mit wenigen Ausnahmen (z.B. Sebastianstraße) ausreichend bemessen und Querungshilfen an den meisten wichtigsten Stellen vorhanden. Durch die Ausweisung vieler verkehrsberuhigter Bereiche, Tempo 30-Zonen und der Fußgängerzonen wird ein zusätzlicher positiver Effekt erzielt. Durch die neue Querung (durch Pflaster hervorgehoben, breiter Querungsbereich) über die Dr.-Pfleger-Straße wurde eine gute Verbindung der Fußgängerzonenabschnitte geschaffen.

Die Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen sind jedoch häufig deutlich zu lang und die darauf folgenden Grünzeiten zu kurz. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ist es somit schwierig die Straßen zu queren. Neben Schulkindern sind auch mobilitätseingeschränkte Personen schutzbedürftige Menschen im Straßenverkehr. Zwar sind viele Bordsteine in Weiden bereits meist abgesenkt, sodass sie mit Rollatoren oder Kinderwagen passiert werden können, für einen vollständigen barrierefreien Ausbau fehlt jedoch auch ein akustisches und taktiles Leitsystem, damit sich auch sehingeschränkte Personen sicher im Straßenraum fortbewegen können.

Bei der Infrastruktur für den Fußverkehr wurde in den letzten Jahren bereits vieles optimiert und teilweise vorbildlich ausgebaut, daher findet sich (im Innenstadtbereich) nur noch wenig Nachholbedarf. Die Bedürfnisse der schwächeren und mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer sollten aber weiter gestärkt werden.

Die Stadt Weiden verfügt über ein grundsätzlich leistungsfähiges Stadtbussystem welches durch zusätzliche Angebote des Regionalverkehrs erweitert wird. Entsprechend der Siedlungsstruktur liegt der Schwerpunkt der Busbedienung auf der Kernstadt. Durch Linien-Überlagerungen in der Hauptverkehrszeit werden nahezu alle Stadtteile im 15-Minuten-Takt erschlossen. Diese Anbindung im 15-Minuten-Takt ist im Vergleich zu anderen Mittelstädten herausragend, ebenso die flächendeckende Bedienung am Wochenende. Wünschenswert wäre ein zusätzliches Angebot in den Abendstunden.

Die Betriebszeiten im Regionalbusverkehr beschränken sich im Wesentlichen auf den Tagesverkehr montags bis freitags, Taktfahrpläne werden nur vereinzelt angeboten.

Die ÖPNV-Erschließung ist durch das dichte Haltestellennetz überwiegend gut. Vereinzelt Defizite sind lediglich in Randbereichen von Siedlungsflächen sowie den Gewerbegebieten „Nord“ und „Moosbürg“ zu verzeichnen.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen hinsichtlich des Zwei-Sinne-Prinzips ist noch verbesserungswürdig und muss flächendeckend vorangetrieben werden. Die zur Orientierung wichtigsten Sinne sind Hören, Fühlen und Sehen. Das Zwei-Sinne-Prinzip sieht demnach vor, dass immer mindestens zwei der drei wichtigsten Sinne Informationen übermittelt bekommen. Demnach sollten die Haltestellen nicht nur mit einem Hochbord mit Spurführung als Anfahrhilfe für den Busfahrer ausgestattet sein, sondern mindestens auch noch ein taktiles Leitsystem anbieten. Zusätzliche Hilfen wie akustische Fahrplanauskünfte wären zudem hilfreich.

Preisstruktur, Marketing und die betriebsbedingten Störungen, die die Vernetzung zwischen Bus / Bahn erschweren, sind weitere Schwachstellen, die beseitigt werden sollten.

Der Mobilitätsverbund ist in Weiden nur durch vereinzelte Angebote (ein Car-Sharing-Fahrzeug, öffentliche E-Ladestationen, P+R-Anlage,...) vertreten. Jedoch sind diese Systeme zu großen Teilen nicht mit den übrigen Verkehrsarten verknüpft. Vor allem die Vernetzung der Verkehrsträger und die Stärkung der Multimodalität (bspw. durch B+R) ist aber ein wesentlicher Baustein eines zukunftsgerichteten Mobilitätsangebotes. Neben neuen Technologien (E-Mobilität) sollten dabei auch Sharing- oder Verleihsysteme und spezielle Mobilitätsangebote (Jobrad und Jobticket) bedacht werden.

Am 1. September 2017 hat sich die Gesetzeslage bezüglich der Reservierung von CarSharing-Plätzen im öffentlichen Raum mit dem in Kraft treten eines neuen CarSharing-Gesetzes grundlegend verändert. Um weitere Vorteile für CarSharing-Fahrzeuge zu schaffen und somit diese Form der Mobilität weiter zu fördern hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zusammen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) ein neues Gesetz erarbeitet. Hierbei wird insbesondere die Möglichkeit eröffnet, für stationsgebundene CarSharing-Fahrzeuge spezielle Abhol- und Rückgabestellen im öffentlichen Raum auszuweisen. Der flächendeckende Ausbau von Elektroladestationen muss speziell im öffentlichen Straßenraum vorangetrieben werden Ein weiteres Defizit ist im Bereich des B+R zu sehen. Um die Attraktivität des ÖPNV und des Fahrrads weiter zu stärken, ist ein deutlich ausgeweitetes Angebot an B+R-Anlagen an Haltepunkten und Bushaltestellen notwendig. Nur so lässt sich eine optimale Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV erzielen. Auch das Angebot an am Stadtrand als „Auffangparkplatz“ dienenden P+R- bzw. P+M-Anlagen sollte weiter ausgebaut werden.

Vor allem durch die Stärkung des Mobilitätsverbunds mit Aufwertung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Personennahverkehrs sollte die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Nichtmotorisierten Individualverkehrs verschoben werden. Dies kommt auch dem fließenden Kfz-Verkehr zu Gute und kann dafür sorgen, dass die negativen Nebeneffekte (Lärm- und Schadstoffbelastung, Zerschneidung des Zentrums) hochbelasteter innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen minimiert werden.

10 Leitbild und Planungsziele

Mobilitätsplanung und Infrastrukturplanung findet vor dem Hintergrund eines Zielsystems statt, das am Anfang jeder Planung entwickelt wird. Hiermit soll festgelegt werden, wohin sich Weiden im Bereich Mobilität bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus entwickeln soll. Das Zielsystem gibt somit die Richtung der weiteren Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes vor. Die Auswirkungen der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sollen den verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechen.

Das Zielsystem des „Mobilitätskonzept Weiden 2035“ bezieht sich auf die Funktionsanforderungen an die Verkehrssysteme und an die Gestaltung des Stadt- und Straßenraumes.

Die Ziele sind auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Eine Ordnung der Ziele in einem Zielsystem ist notwendig, um die verschiedenen Abhängigkeiten untereinander aufzuzeigen und die Zusammenhänge zwischen Einzelzielen und Maßnahmen zu verdeutlichen.

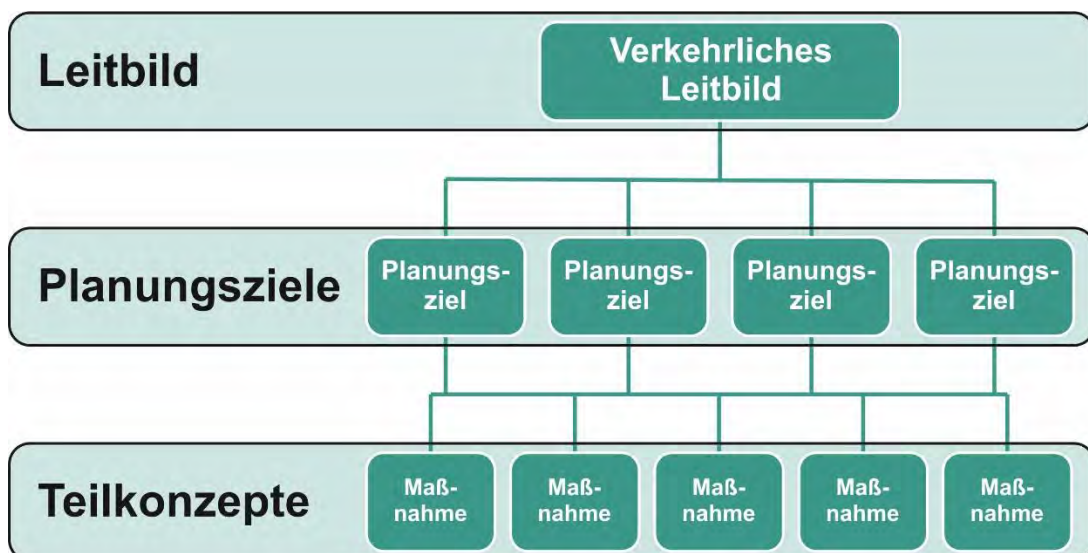


Abbildung 29: Strukturierung des Zielsystems

Die Erarbeitung der Ziele des Mobilitätskonzeptes fand in mehreren Schritten statt. Somit flossen die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Expertenrunde, Bürgerbeteiligung) in den Prozess ein:

Im Rahmen der 1. Expertenrunde und der 1. Bürgerbeteiligung wurden Probleme und Wünsche auf Grundlage der vorliegenden Analyseergebnisse abgefragt und erarbeitet. Hieraus wurden wichtige Ziele, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Mobilitätsentwicklung Weidens von Bedeutung

sind, definiert und teilweise diskutiert²⁵. Die Meinungsbilder zu den einzelnen Zielen – unterschieden nach Expertenrunde und Bürgerbeteiligung – können der **Anlage 11** entnommen werden.

Leitbild, Planungsziele und das Richtungsszenario 2 (siehe **Kapitel 13.2**) wurden im Juli 2021 im Stadtrat beschlossen.

10.1 Verkehrliches Leitbild

Die höchste Ebene im Zielsystem der künftigen Mobilitätsplanung bildet das verkehrliche Leitbild für die Entwicklung der Stadt Weiden. Hier flossen die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie der Beteiligung ein:

„**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 Straßennetz, 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.“

10.2 Planungsziele

Die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanung liegen heute weniger auf der Planung neuer Verkehrsanlagen als auf der intelligenten Nutzung und städtebaulichen Integration vorhandener Verkehrsanlagen und auf der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize (Mobilitätsmanagement). Eine große Bedeutung hat auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, um zu einem optimalen Gesamtverkehrssystem zu kommen.

Das Thema Verkehr muss integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung sein, weil die Art und die Lage der städtebaulichen Nutzungen und die Art der Verkehrserschließung großen Einfluss auf die Verkehrserzeugung, die Verkehrsmittelwahl und die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung haben. Die Erreichbarkeit neuer Ziele (z.B. Supermärkte) zu Fuß und mit dem Fahrrad muss bereits in der Planung Berücksichtigung finden. Ebenfalls sollte der Faktor Aufenthaltsqualität und Naherholung nicht in Vergessenheit geraten.

²⁵ Da die 1. Bürgerbeteiligung aufgrund der COVID-19-Pandemie als statische Online-Beteiligung stattfand, war eine Diskussion über Probleme, Wünsche und Zielsetzungen nur bedingt möglich.

Im Folgenden sind die formulierten Planungsziele gegliedert nach den einzelnen Verkehrsmitteln aufgeführt. Die Planungsziele wurden über allem stehen hierbei zunächst die verkehrspolitischen Ziele, die von der Bundesregierung und vom Land Bayern angestrebt werden.

„verkehrspolitische Ziele“

- Reduktion der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 65 % bis 2030 und Deutschland wird bis 2045 klimaneutral. (Klimaschutzgesetz 2021 der Bundesregierung)
- Reduktion des CO₂-Äquivalent der Treibhausgasemissionen je Einwohner bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 %, bezogen auf den Durchschnitt des Jahres 1990. Es soll damit auf unter 5 Tonnen pro Einwohner und Jahr sinken. Spätestens bis zum Jahr 2050 soll Bayern klimaneutral sein. (Bayerisches Klimaschutzgesetz 2020)

„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 Preisgestaltung)
- Ausbau P+R-Angebote

„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

- Erweiterung der Fahrrad-Abstellmöglichkeiten
- Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität
- Ausbau Querungsmöglichkeiten (Bessere Verknüpfung)
- Ausbau der Radinfrastruktur (auch auf Verbindungen außerorts)

„Öffentlicher Nahverkehr“

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

„Mobilitätsverbund“

- Verlagerung von Autofahrten auf den Mobilitätsverbund
- Schaffung und Ausbau von (neuen) Angeboten (wie z.B. Car-Sharing, Fahrradverleih(-system), E-Mobilität, Lastenräder für Lieferverkehre in der Innenstadt,...)
- Förderung der Elektromobilität (Auto, Rad, Bus, etc.) (z.B. durch Erweiterung der E-Ladeinfrastruktur)
- Intensivierung der Vernetzung der Verkehrsträger

In der weiteren Bearbeitung dienen die formulierten Ziele als Grundlage für die Szenarien- und Maßnahmenentwicklung.

11 Verkehrsmodell

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde ein computergestütztes Verkehrsmodell mit dem Programm VISUM²⁶ erarbeitet und mittels Verkehrsmatrizen die Verkehrsnachfrage erzeugt. Das Verkehrsmodell dient als Prognose- und Planungsinstrument und ermöglicht dadurch eine Wirkungsabschätzung und Beurteilung von Planungsmaßnahmen. Mit einem solchen Verkehrsmodell können daher sowohl strukturelle Veränderungen (Stadtentwicklung, Bevölkerungsentwicklung, ...) prognostiziert als auch die Verlagerungseffekte einzelner Maßnahmen oder Planfälle (Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, Veränderung der Verkehrsinfrastruktur, ...) beurteilt und im gesamten städtischen Straßennetz abgebildet werden.

Das Modell wurde multimodal angelegt, sodass neben dem Kfz-Verkehr auch der Fuß-, Rad- und Öffentliche Verkehr Berücksichtigung findet. Im Verkehrsmodell wurde die entsprechende Infrastruktur (für die Verkehrsmittel) als Netzmodell abgebildet. Das Netz umfasst dabei das Hauptwegenetz und andere verkehrswichtige Straßen, sowie weitere – für die Betrachtung einzelner Planfälle und Maßnahmen – relevanten Wege.

Als Grundlage für die Erzeugung des Binnen- sowie des Quell- und Zielverkehrs mit dem Nachfragemodell wird das Untersuchungsgebiet in einzelne Verkehrsbezirke gegliedert, die sich i.d.R. an den statistischen Wahlbezirken der Stadt oder den Stadtteilen orientieren. Für jeden Verkehrsbezirk sind neben den Mobilitätskenngößen (z.B. Modal-Split, Wegehäufigkeit, etc.) weitere Strukturdaten (z.B. Einwohneranzahl, Arbeitsplätze, Schulplätze, Verkaufsflächen, Freizeiteinrichtungen, etc.) erforderlich. Diese Strukturdaten wurden von der Verwaltung der Stadt Weiden i.d.OPf. zur Verfügung gestellt bzw. durch eigene Erhebungen und Recherchen abgeschätzt.

Für die Kalibrierung des Verkehrsmodells sowie für die Verifizierung des Quell-, Ziel-, Binnen- und Durchgangsverkehrs wurden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme (siehe **Kapitel 3.4**) herangezogen.²⁷ Die Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV), der die wichtigste Grundlage für die Ermittlung der Kfz-km im Verkehrsnetz und damit auch für die CO₂-Berechnungen darstellt, ist damit ausreichend validiert.

²⁶ PTV AG: Verkehr in Städten – Umlegung (VISUM), Karlsruhe.

²⁷ Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Computersimulation um eine modellhafte Berechnung handelt und die dabei notwendigen Vereinfachungen des komplexen Verkehrssystems zwangsläufig Abweichungen ergeben.

12 Prognosehorizont 2035

Ein wichtiger Bestandteil des „Mobilitätskonzept Weiden i.d.OPf.“ ist die Modellierung des zukünftigen Verkehrsaufkommens sowie die Bewertung von Szenarien und Maßnahmen mit Hilfe des aufgebauten Verkehrsmodells. Um die künftige verkehrliche Situation in Weiden abzubilden, ist die zu erwartende Verkehrsmengenentwicklung zu prognostizieren. Dafür wird die aus der Analyse entwickelte Verkehrsbeziehungsmatrix 2019 auf den Prognosehorizont 2035 hochgerechnet.

Für die Hochrechnung werden verschiedene Eingangsdaten und Kennwerte verwendet. Folgende Aspekte beeinflussen dabei maßgeblich die verkehrliche Entwicklung in einer Stadt:

- Demografische Entwicklung
- Wirtschaftliche Entwicklung
- Sonstige/ Allgemeine Verkehrsentwicklungen
- Mobilitätsentwicklung
- Motorisierungsentwicklung

12.1 Demografische Entwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung ist durch den demographischen Wandel und die Migration geprägt. Nach einer Phase des Einwohnerwachstums bis ca. 1940 sank die Bevölkerung etwa bis zum Ende des Kalten Krieges. Seither ist die Bevölkerungszahl in Weiden mit 42.000 bis 43.000 Einwohner relativ konstant (siehe **Abbildung 30**).

In der Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik²⁸ wird für die kreisfreie Stadt Weiden i.d.OPf. ein Bevölkerungsrückgang ab 2018 (rund 42.500 Einwohner) bis 2038 auf rund 40.500 Einwohner (-4,7%) bzw. bis 2035 (Prognosehorizont) auf rund 40.800 Einwohner (-4,0%) unterstellt (siehe **Abbildung 30**).

Andererseits können solche Entwicklungen durch städtebauliche Entwicklungen beeinflusst werden. Bei der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans wurde ein Nachverdichtungspotential für Wohnbauflächen mit insgesamt rund 10.000 Wohneinheiten ermittelt²⁹. In Anbetracht der Umsetzungsmöglichkeiten und der Abhängigkeit von Privateigentümern ist eine komplette Entwicklung aller vorhandenen Flächen jedoch unrealistisch. In Abstimmung

²⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2038, Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Weiden i.d.OPf. Fürth 2020.

²⁹ Quelle: Dragomir Stadtplanung GmbH, 2020.

mit der Stadtverwaltung wurde daher für die nächsten 15 Jahre eine Realisierungsquote von 10% angenommen. Damit könnten durch Nachverdichtung ca. 1.000 neue Wohneinheiten generiert werden.

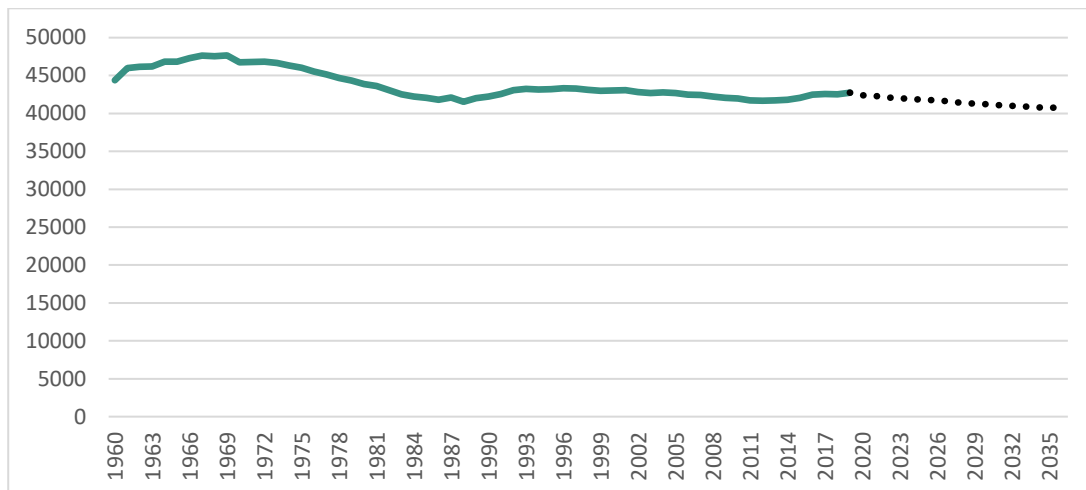


Abbildung 30: Bevölkerungsentwicklung Weiden i.d.OPf. ³⁰

Des Weiteren sind im Stadtgebiet von Weiden ca. 56 ha Baulücken vorzufinden, auf denen rund 3.000 zusätzliche Wohneinheiten geschaffen werden können³¹. Wird auch hier eine Realisierungsquote von 10% für den Planungszeitraum von 15 Jahren zu Grunde gelegt, lassen sich ca. 300 weitere Wohneinheiten realisieren.

Insgesamt können so rund 1.300 zusätzliche Wohneinheiten geschaffen werden und damit prinzipiell rund 3.250³² neue Einwohner nach Weiden kommen.

Beim Mobilitätskonzept wurde auf Grundlage des Beschlusses im Bau- und Planungsausschuss (vom 08.07.2020) folgende demografische Entwicklung für die Prognose berücksichtigt:

Es wird analog zur Bevölkerungsvorausberechnung in der allgemeinen Bevölkerung ein Rückgang auf rund 40.800 Einwohner unterstellt. Durch die Schaffung von neuen Wohneinheiten soll diesem Bevölkerungsrückgang jedoch entgegengewirkt und attraktive Wohnungen für neue Bürger geschaffen werden. Dem prognostizierten Rückgang (-1.700 Einwohner) stehen demnach die neuen Wohneinheiten durch Nachverdichtung der bestehenden Gebiete (+3.250 Einwohner) gegenüber, sodass ein sehr moderater Bevölkerungszuwachs von +1.550 Einwohnern einhergeht. Dies entspricht bis 2035 einem

³⁰ www.statistikdaten.bayern.de. Letzter Aufruf 30.06.2020

³¹ Quelle: Dragomir Stadtplanung GmbH, 2020.

³² Analog zu dem vorliegenden „Verkehrsgutachten zur Wohnbebauung auf dem Turnerbundareal“ (BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen 2018) wurde der Ansatz 2,5 Einwohner pro Wohneinheit unterstellt.

Bevölkerungszuwachs von rund +3,6%. Als konkrete Entwicklungsvorhaben werden das „Turnerbundgelände“ (+860 Einwohner) und das Entwicklungsvorhaben „Neue Naabwiesen“ (+210 Einwohner) berücksichtigt.

12.2 Wirtschaftliche Entwicklung

Seit 2008 ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Weiden um rund +16,6% von 24.138 (2008) auf 28.156 (2018) gestiegen.³³ Kann diese Entwicklung auch zukünftig in Weiden fortgeführt werden, ist bis 2035 mit einem weiteren Anstieg der Beschäftigten zu rechnen.

Da keine Prognosen zur Arbeitsplatzentwicklung in Weiden vorliegen, wird sich an dem Nachverdichtungspotential in den bestehenden Gewerbegebieten orientiert. Bei der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans wurde – analog zu den Wohnbauflächen – auch das Potential zur Nachverdichtung anhand vorhandener Baulücken in den bestehenden Gewerbegebieten ermittelt. Allerdings weisen die Gewerbeflächen bereits heute eine hohe Flächeneffizienz auf, sodass sich zusammengenommen insgesamt nur ca. 4,7 ha Baulücken³⁴ ergeben.³⁵

Da genauere Informationen zu der Art der gewerblichen Nutzungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorhanden sind, werden gemäß einschlägiger Richtlinien „klassische“, gewerbliche Nutzungen mit einem Mix aus Produktion, Industrieller Nutzung, Gewerbeparks, Handwerk und Dienstleistungen unterstellt. So könnten durch die Nachverdichtung der Gewerbegebiete rund 300 bis 400 neue Arbeitsplätze in Weiden entstehen.

Aus den statistischen Daten zur Gesamtbeschäftigtenentwicklung (siehe **Abbildung 31**) lassen sich folgende weitere Erkenntnisse gewinnen:

- Die Anzahl der Ein- (+19%) und Auspendler (+28%) nimmt stetig zu. D.h. mehr Menschen arbeiten nicht mehr in der Stadt, in der Sie auch leben. Diese Entwicklung lässt sich auch in vielen anderen deutschen Städten erkennen: trotz abnehmender oder stagnierender Einwohnerzahlen wird durch den zunehmenden Pendlerverkehr mehr Quell-/Zielverkehr und damit insgesamt mehr Kfz-Verkehr generiert.
- Generell gibt es deutlich mehr Ein- (2018: ca. 18.300) als Auspendler (2018: ca. 6.800). Das Pendlersaldo liegt demnach aktuell bei ca. 11.500 Personen und ist auch in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen (2008: ca. 10.400). Weiden bleibt demnach für die Region und das Umland ein attraktiver Arbeitgeberort und wird auch zukünftig

³³ www.statistikdaten.bayern.de. Letzter Aufruf 30.06.2020

³⁴ Quelle: Dragomir Stadtplanung GmbH, 2020.

³⁵ Zwischenzeitlich ggfs. aktualisierte Zahlen auf Grundlage des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes

weitere Arbeitnehmer anziehen, insofern entsprechende Arbeitsplätze zur Verfügung stehen.

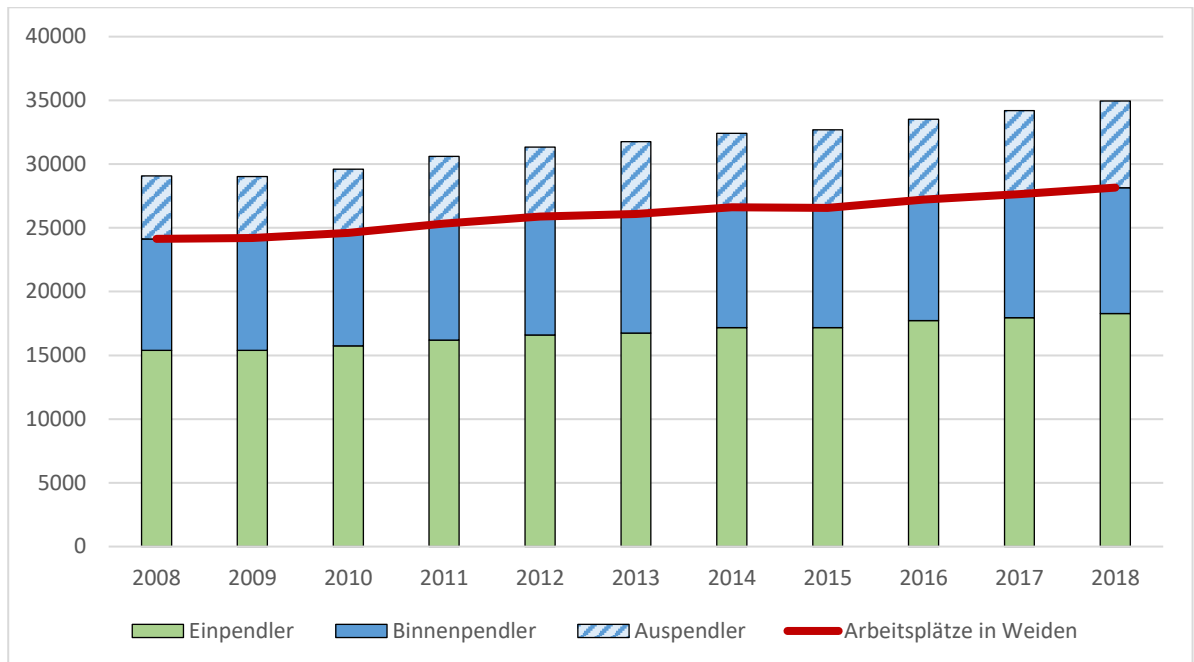


Abbildung 31: Beschäftigtenentwicklung in Weiden i.d.OPf.³⁶

Es besteht der politische Wille analog zur Gesamtbeschäftigtenentwicklung seit 2008 auch in der Zukunft einen linearen Anstieg der Beschäftigtenanzahl anzustreben (Beschluss im Bau- und Planungsausschuss). Dies entspricht einer Steigerung bis 2035 um +7.000 Arbeitsplätze. Durch das geplante Entwicklungsvorhaben „Neue Naabwiesen“ (+220 Arbeitsplätze) und das Nachverdichtungspotential der bestehenden Gebiete (+400 Arbeitsplätze) kann der prognostizierte Arbeitsplatzbedarf jedoch nicht erreicht werden. Für die Basisprognose (Prognose-Nullfall 2035) im Mobilitätskonzept wurden daher nur 620 neue Arbeitsplätze unterstellt.

12.3 Sonstige / allgemeine Entwicklungen

Neben der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung sind auch sonstige Entwicklungen in der Stadt entscheidende Faktoren für Änderungen im Quell-, Ziel und Binnenverkehr. Dazu gehören bspw. geplante infrastrukturelle

³⁶ www.statistikdaten.bayern.de. Letzter Aufruf 30.06.2020

Anpassungen im Straßennetz aber auch weitere strukturelle Entwicklungen, wie bspw. die Eröffnung des Nordoberpfalz-Centers (NOC).³⁷

Maßnahmen, die den Verkehr innerhalb des Stadtgebietes anders lenken bzw. organisieren, nehmen nicht zwangsläufig Einfluss auf die Quell-/Zielverkehre. Gleichwohl kann es durch solche Maßnahmen zu Verkehrsverlagerungen innerhalb des Stadtgebietes kommen, sodass sie ebenfalls Bestandteil der Basisprognose sind.³⁸

Es sind keine weiteren (infra)strukturellen Maßnahmen bekannt, die bereits planungsrechtlich gesichert sind. Demnach werden keine sonstigen Entwicklungen bei der Erstellung der Basisprognose berücksichtigt.

Veränderungen beim Durchgangsverkehr orientieren sich dagegen an den allgemeinen (regionalen bzw. deutschlandweiten) Verkehrsentwicklungen. Diese können auf Grundlage verschiedener von Bund und/oder Ländern veröffentlichter Prognosen abgeleitet werden:

- Für den Gesamtverkehrsplan Bayern 2025³⁹ (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) wurde eine Verkehrsprognose erstellt die zu dem Schluss kommt, dass das Verkehrsaufkommen (MIV) in der Oberpfalz zwischen 2007 und 2025 um ca. 13% ansteigt. Das entspricht einer jährlichen Zunahme von ca. 0,68%.
- Auch die „Deutschlandweite Verkehrsverflechtungsprognose 2030“⁴⁰, die als Grundlage zur Erstellung des Bundesverkehrswegeplans dient und eine Vorausschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung und Verkehrsverflechtungen in Deutschland abgibt, kommt zu dem Ergebnis, dass der MIV bis 2030 deutschlandweit - trotz abnehmender Einwohnerzahlen - weiter zunimmt (+9,9%).

Für den Prognosehorizont 2035 wurde daher analog zum Gesamtverkehrsplan Bayern eine allgemeine Verkehrsentwicklung im Durchgangsverkehr von rund 11% berücksichtigt.

³⁷ Das NOC war zum Zeitpunkt der Erhebungen im Sommer 2019 noch nicht eröffnet, wurde aber nachträglich im Analysemodell implementiert.

³⁸ Die Signalisierung der Anschlussknotenpunkte zwischen B 470 und A 93 sowie die Umgestaltung der Sedanstraße wurden ebenfalls erst nach der Bestandserhebung umgesetzt. Die Maßnahmen wurden nachträglich im Analysemodell implementiert.

³⁹ Intraplan Consult GmbH: Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern. München 2010.

⁴⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Juni 2014.

12.4 Verkehrliche Wirkungen

Die Kfz-Verkehrsmengen in Weiden steigen bis zum Prognosehorizont 2035 im Vergleich zum Bestand fast im gesamten Straßennetz an. In **Plan 21.1** sind die Ergebnisse der modellhaften Verkehrsberechnung des Prognose-Nullfalls 2035 dargestellt. Die Differenz zwischen den Verkehrsmengen des Prognose-Nullfall 2035 zu den Verkehrsmengen der Analyse 2019 sind in **Plan 21.2** dargestellt. Deutliche (prozentuale) Zunahmen der Kfz-Verkehrsmengen treten aber nur im Umfeld des geplanten „Turnerbundgeländes“ auf (Dr.-Martin-Luther-Straße bis Nikolaistraße).

13 Entwicklung Mobilitätsstrategie

13.1 Grundüberlegungen

Mithilfe des aufgebauten Verkehrsmodells (siehe **Kapitel 11**) kann die Verkehrsleistung im Weidener Stadtgebiet ermittelt werden. Die Verkehrsleistung ist das Produkt aus zurückgelegter Strecke und der Anzahl der Fahrzeuge auf der jeweiligen Strecke an einem Werktag und wird in Fahrzeug-km/Tag angegeben.

Insgesamt werden auf dem Straßennetz⁴¹ im Weidener Stadtgebiet innerhalb eines Werktages 1.557.115 km zurückgelegt (siehe **Abbildung 32**).

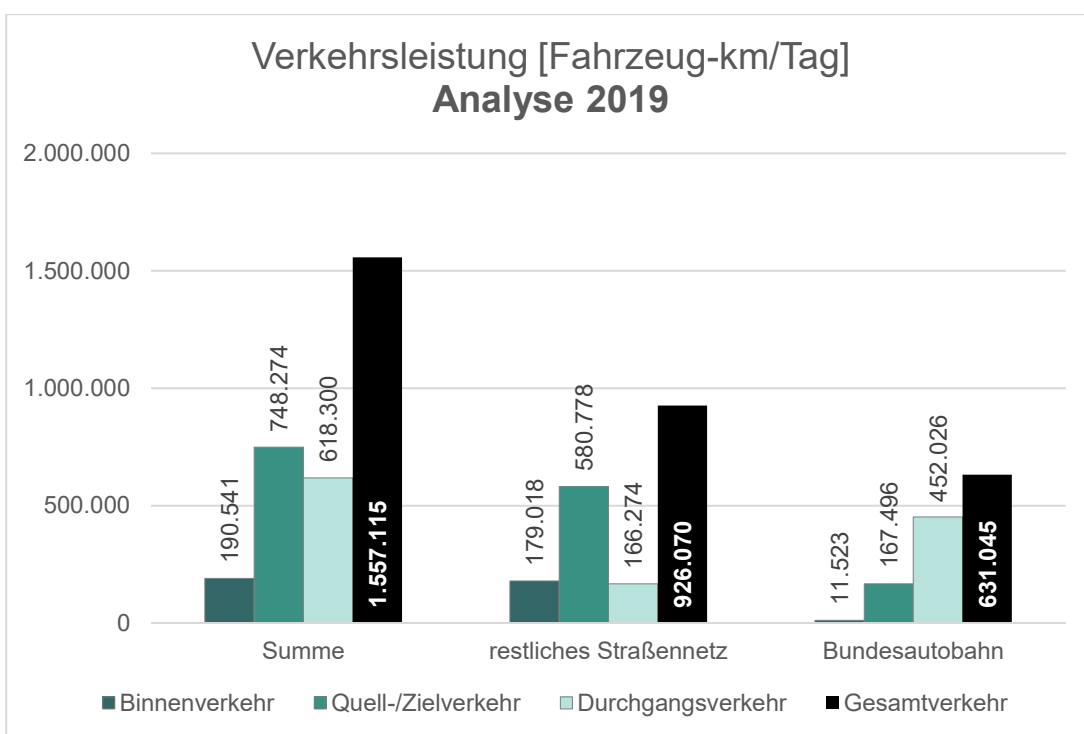


Abbildung 32: Verkehrsleistung Analyse 2019

Bis zum Prognosejahr 2035 wird die Verkehrsleistung auf 1.637.340 Fahrzeug-km/Tag ansteigen, was einer Zunahme von ca. 5% entspricht (siehe **Abbildung 33**).

⁴¹ Berücksichtigt wird nur das im Modell hinterlegte Straßennetz.

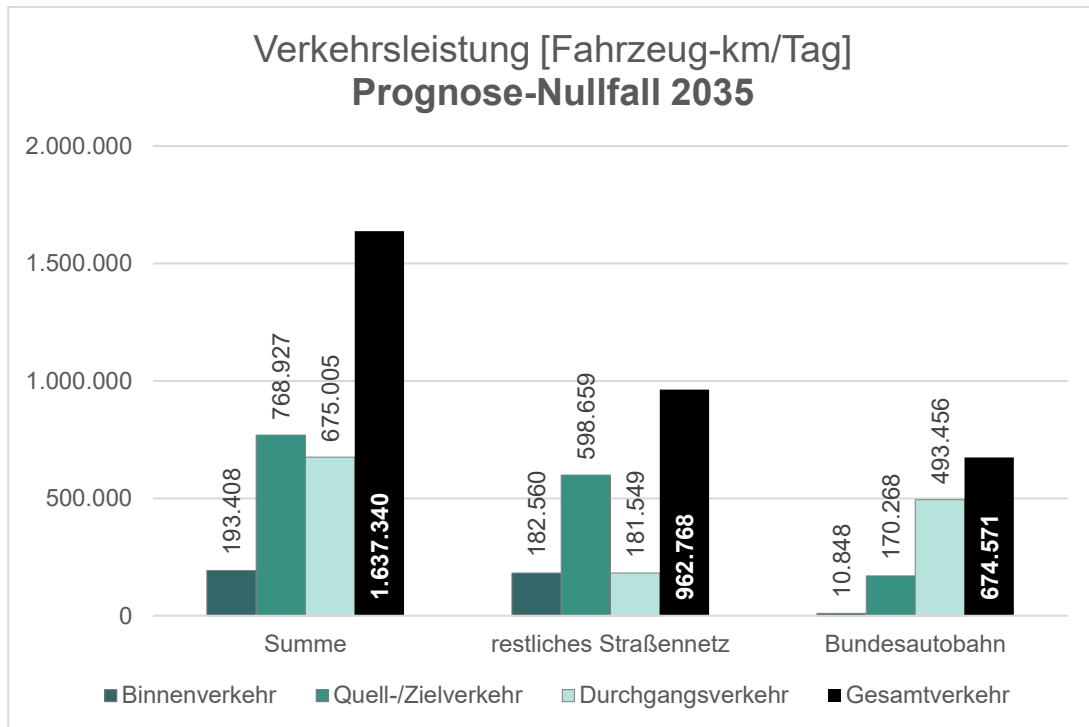


Abbildung 33: Verkehrsleistung Prognose-Nullfall 2035

Auf die einzelnen Verkehrsarten (vgl. **Abbildung 5, Kapitel 3.4**) teilt sich die Verkehrsleistung wie folgt auf:

- Binnenverkehr 193.408 (\cong 12%)
- Quell-/Zielverkehr 768.927 (\cong 47%)
- Durchgangsverkehr 675.005 (\cong 41%)

Mit insgesamt 41% ist der Anteil des nicht „hausgemachten“ Durchgangsverkehrs, also Verkehr ohne Bezug zur Stadt Weiden, relativ hoch. Zudem ist die Möglichkeit einer Verringerung dieses Verkehrs mit dem Handlungsspektrum einer Stadtverwaltung sehr gering.

Durch verkehrlenkende Maßnahmen könnte der überregionale Durchgangsverkehr auf dem übergeordneten Straßennetz gebündelt und außerhalb sensibler Stadtbereiche geführt werden. Da der Durchgangsverkehr sich aber bereits größtenteils – wie gewollt – auf dem klassifizierten Straßennetz (vor allem A 93, B 470 und B 22) und außerhalb des Kernstadtbereichs befindet, ist auch hier das Potential gering.

Den größten Handlungsspielraum zur Verringerung der Verkehrsleistung hat eine Stadtverwaltung beim Binnenverkehr, also dem Verkehr mit Quelle und Ziel im Stadtgebiet. Mit nur 12% ist dieser Anteil am Gesamtverkehr jedoch sehr gering und damit auch die Wirkung in Bezug auf die Verkehrsleistung begrenzt.

Umso wichtiger wird es sein, die Potentiale zur Verringerung der Verkehrsleistung im Quell- und Zielverkehr auszuschöpfen. Ein wichtiger Ansatz kann hierbei sein, die hohen Pendlerströme im Nahgebiet von Weiden durch Veränderungen im Mobilitätsverhalten auf den Umweltverbund zu verlagern.

Die Basis der zukünftigen Weidener Verkehrspolitik soll daher in der verkehrsmittelspezifischen Stärkung einzelner Verkehrsachsen liegen (siehe **Abbildung 34**).

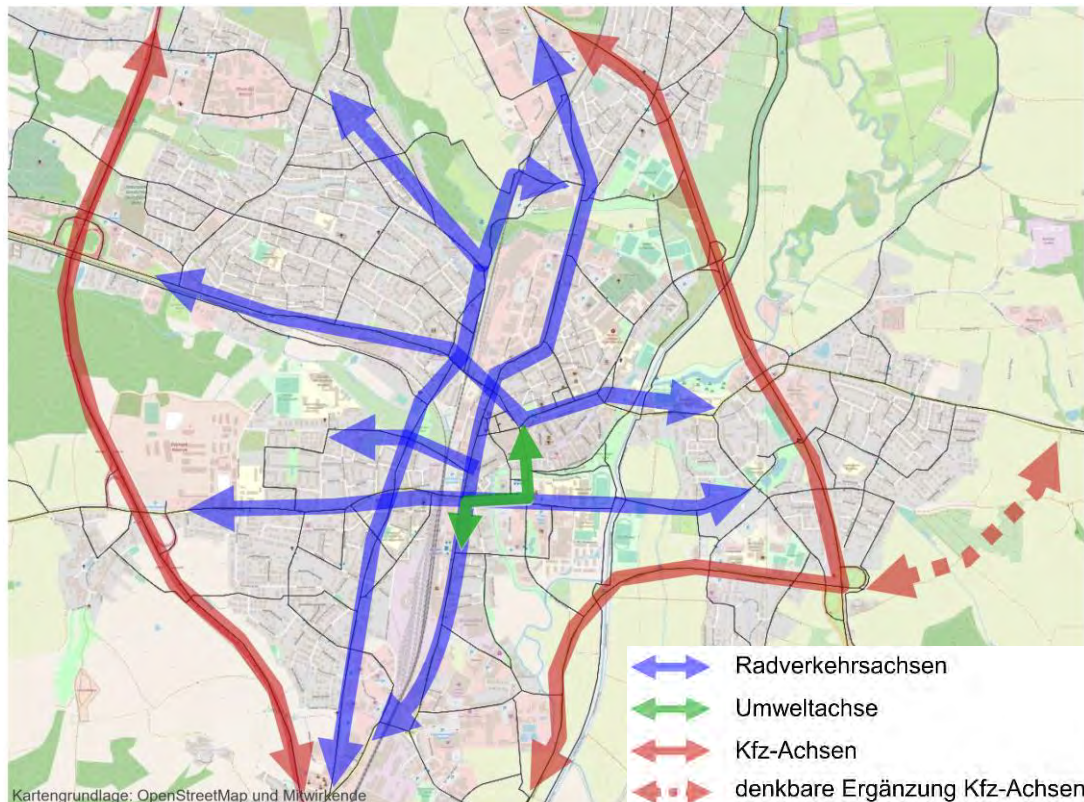


Abbildung 34: Stärkung von Verkehrsachsen

Dabei soll der MIV weiterhin auf dem übergeordneten Straßennetz – und wenn möglich weitestgehend – um die Kernstadt herumgeführt werden (rote Pfeile). Sowohl in Nord-Süd- als auch in West-Ost-Richtung sollen mehrere direkte Achsen für den Radverkehr optimiert werden (blaue Pfeile). Vor allem im Innenstadtbereich soll darüber hinaus auch der ÖPNV durch das Einrichten einer Umweltachse gefördert werden (grüner Pfeil).

13.2 Szenarientwicklung

13.2.1 Methodik

Das „Mobilitätskonzept Weiden 2035“ soll einerseits Mobilität ermöglichen und fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen.

Die Intensität, mit der die formulierten Ziele (siehe **Kapitel 10**) verfolgt werden sollen, sowie die Lösung von Zielkonflikten ist Aufgabe der kommunalen Verkehrspolitik. Hier setzen die Szenario-Untersuchungen an. Szenarien sind Denkmodelle, die durch ihre Ausrichtung unterschiedliche Ansätze der Verkehrsentwicklung und Verkehrsbeeinflussung sowie deren Wirkungen darstellen. Damit lässt sich der Rahmen möglicher Entwicklungen abstecken.

Die Bildung der Szenarien erfolgt durch die schlüssige Kombination einzelner verkehrspolitischer Maßnahmen zu Maßnahmenbündeln. Inhaltlich gehen verkehrliche, städtebauliche und umweltrelevante Parameter ein. Strukturelle Rahmenbedingungen, wie die Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl einschließlich ihrer Orte und Charakteristik (Nutzungsdichte, -mischung, -zuordnung), und die zu erwartenden sozio-ökonomischen und technischen Entwicklungen werden in den untersuchten Szenarien nicht variiert, sondern entsprechen dem Prognose-Nullfall 2035.

Die Wirkungen der Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich des Verkehrsverhaltens, der Belastung des Straßennetzes, aber auch hinsichtlich der Umweltwirkungen und Kosten. Zudem unterscheiden sich je nach Zuständigkeit/Aufgabenträgerschaft die Einflussmöglichkeiten der Stadt Weiden bei der Umsetzung bestimmter Maßnahmen.

Für eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen soll in Weiden vorrangig eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund, also vor allem zum Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr, erfolgen. Betrachtet werden daher zwei Szenarien, die keine gegensätzlichen Ausrichtungen darstellen.

Nachfolgend werden die beiden Szenarien in ihren Grundsätzen und ihren wesentlichen Kennzeichen beschrieben. Die Entwicklungen des Prognose-Nullfalls 2035 (siehe **Kapitel 12**) sind Bestandteil aller Szenarien und werden in den Szenarien nicht nochmals aufgeführt.

13.2.2 Beschreibung der Szenarien

Szenario 1

Grundsatz

Die umweltverträglichen Verkehrsmittel werden kurzfristig mit minimalem Aufwand gefördert.

Kennzeichen des Szenarios 1 sind:

- Kurzfristige Behebung sicherheitsrelevanter Mängel beim Fuß- und Radverkehr
- Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes
- Erweiterung und Verbesserung Radabstellmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung / Temporeduzierung
- Umsetzung eines neuen Parkraumkonzeptes
- Zügige Herstellung/ Optimierung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Szenario 2

Grundsatz

Die umweltverträglichen Verkehrsmittel werden mit einem Schwerpunkt auf Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur und Veränderung des Mobilitätsverhaltens gefördert. Der Aufwand liegt dabei insbesondere bei der Herstellung geeigneter Fuß- und Radverkehrsführungen.

Die **Kennzeichen** des Szenarios 2 (ergänzend zu den Kennzeichen aus Szenario 1) sind:

- Stärkung der (Haupt-) Radverkehrsachsen
- Optimierung ÖPNV
- Elektrifizierungsstrategie
- Stärkung/ Förderung Multimodalität
- Ergänzende Kfz-Achsen zur Entlastung der Innenstadt

13.2.3 Auswertungen

Durch Szenario 1 kann durch die „Basics“ der Radverkehrsplanung (Behebung sicherheitsrelevanter Mängel, Herstellung eines zusammenhängenden

Netzes und Abstellmöglichkeiten am Zielpunkt) eine Förderung des Radverkehrs vor allem innerhalb des Stadtgebietes erreicht und die Verkehrsmittelwahl – vor allem im Binnenverkehr – beeinflusst werden.

Für eine modale Verlagerung im Quell- / Ziel-Verkehr sind die Möglichkeiten im Szenario 1 jedoch begrenzt. Ergänzend mit ersten Ansätzen beim öffentlichen Verkehr (z.B. flächendeckende Barrierefreiheit der Haltestellen) kann aber auch hier schon eine Reduzierung erreicht werden.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen aus Szenario 1 kann im Vergleich zu Prognose-Nullfall 2035 (1.637.300 Fahrzeug-km/Tag) eine Reduzierung der Verkehrsleistung auf 1.583.200 Fahrzeug-km/Tag (ca. -3,3%) erreicht werden. Im Vergleich zur Analysesituation (2019) ist aber immer noch mit einer geringfügigen Zunahme zu rechnen (1,7%) (siehe **Abbildung 35**).

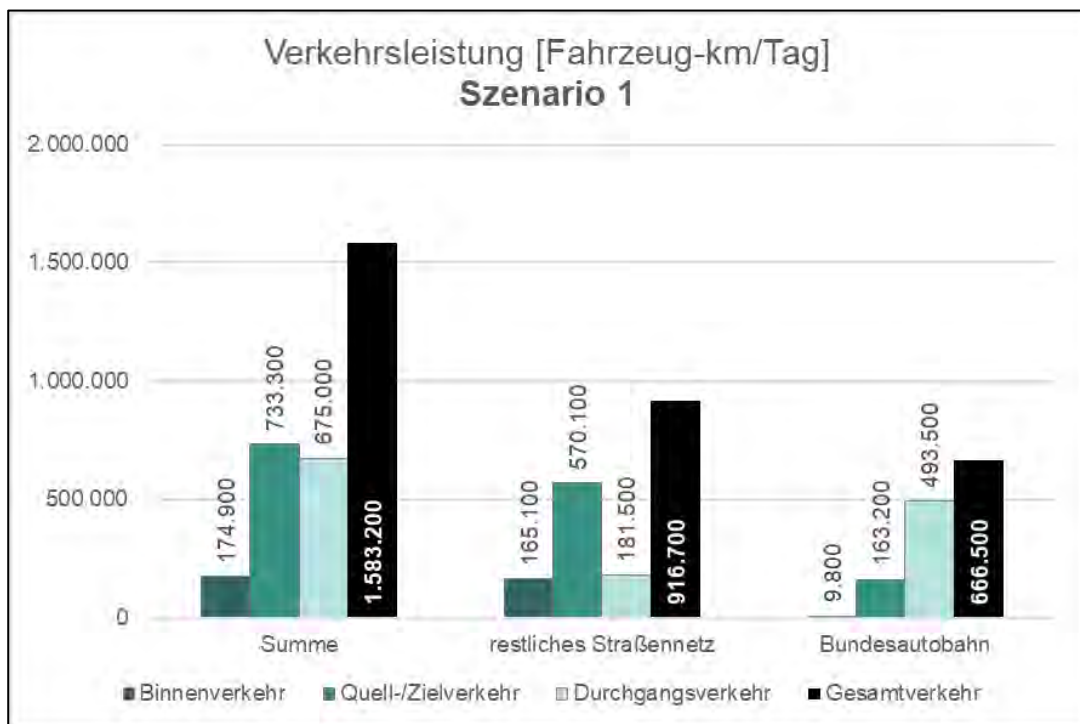


Abbildung 35: Verkehrsleistung Szenario 1

Durch den weiteren Ausbau und die Förderung der innerstädtischen Radverkehrsinfrastruktur wird insbesondere die Alltagsmobilität mit dem Rad weiter gestärkt. Im Hinblick auf die Optimierung der Umlandverbindungen können auch die PendlerInnen erreicht und damit eine Reduzierung des Quell-/Zielverkehrs ermöglicht werden. Durch die angestrebten Optimierungsmaßnahmen im ÖPNV sind weitere modale Verlagerungseffekte nicht nur im Binnen-, sondern auch im Quell- / Zielverkehr zu erwarten.

Nach der Umsetzung der Maßnahmen aus Szenario 2 ist daher auch eine weitere Reduzierung der Verkehrsleistung innerhalb der Stadt Weiden zu erwarten. Mit 1.475.400 Fahrzeug-km/Tag kann im Vergleich zu Prognose-Nullfall 2035 (1.637.300 Fahrzeug-km/Tag) eine Reduzierung der Verkehrsleistung um ca. 10%) erreicht werden. Auch im Vergleich zur Analysesituation (2019) ist mit einer deutlichen Verringerung der Fahrleistung zu rechnen (-5,2%) (siehe **Abbildung 36**).

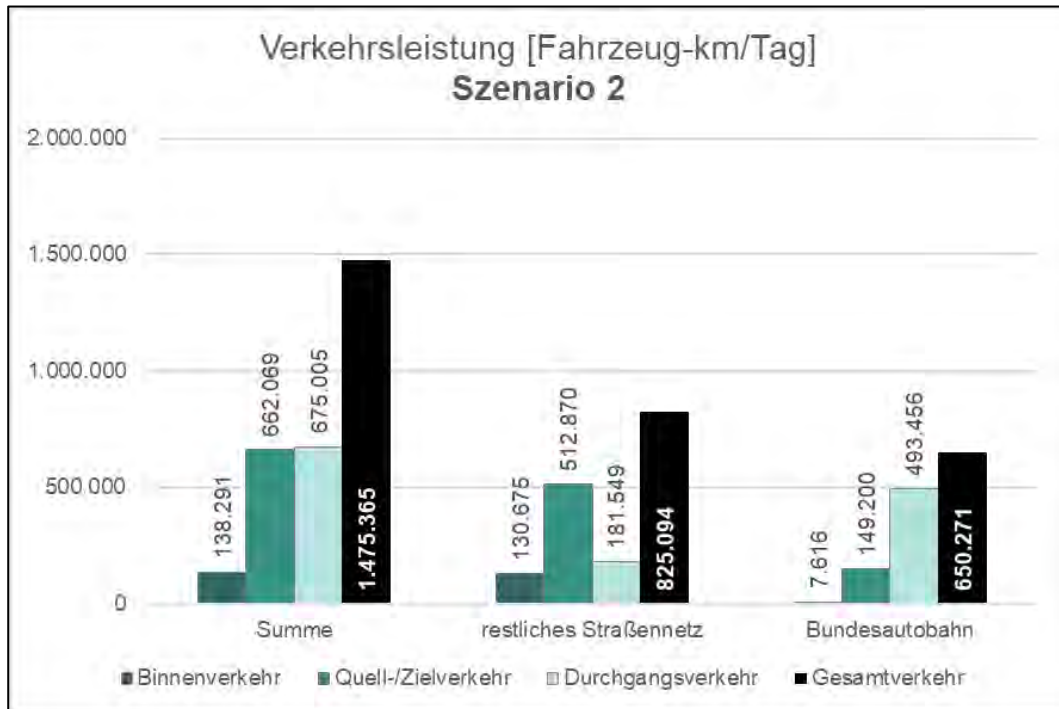


Abbildung 36: Verkehrsleistung Szenario 2

Die gefahrenen Fahrzeug-km im Weidener Straßennetz werden bis zum Prognosejahr 2035 um ca. 5,2% zunehmen, wenn nicht mit entsprechenden Maßnahmen entgegengewirkt wird. Auch mit der Umsetzung der Maßnahmen aus Szenario 1 nehmen die Fahrzeug-km im Stadtgebiet prozentual noch zu (1,7%). Es sollte somit Szenario 2 angestrebt werden, um auch hinsichtlich der Kfz-Verkehrsmengen in Weiden eine Reduzierung (-5,2%) zu erwirken.

Am 14.07.2021 hat der Weidener Stadtrat den Beschluss zur Weiterverfolgung des Szenario 2 erlassen.

13.3 Energie- und Treibhausgasbilanz

Ein weiterer Baustein ist die Abschätzung der Reduzierung von Treibhausgasemissionen durch die vorgeschlagenen Szenarien. Basis für diese Potentialanalysen ist zunächst eine Darstellung der heutigen Situation. Hierzu

wurde die Treibhausgasbilanz⁴² für den motorisierten Personenverkehr im Stadtgebiet Weiden berechnet.

Zur Berechnung der Bilanz wurden spezifische Parameter zur technischen Energieeffizienz, Emissionsfaktoren und dem Einsatz fossiler und regenerativer Energieträger im Verkehr, die auch dem Modell TREMOD⁴³ zugrunde liegen, verwendet.

13.3.1 Methodik

Die Methodik der vorliegenden Treibhausgasbilanzen entspricht den Empfehlungen für eine Berücksichtigung des Verkehrs in kommunalen Treibhausgasbilanzen, wie sie vom Klima-Bündnis im Rahmen des Klimaschutz-Planers⁴⁴ formuliert worden sind. Für die erfassten Verkehre werden die Emissionen der Treibhausgase CO₂, CH₄ und N₂O in CO₂-Äquivalenten für die direkten Abgasemissionen und die Vorkette der Energiebereitstellung berechnet.

Das „Mobilitätskonzept Weiden 2035“ bezieht sich in seinem Maßnahmenkonzept ausschließlich auf den Personenverkehr. In der Bilanzierung der Treibhausgasemissionen wird die gesamte Fahrleistung des Kfz-Verkehrs inkl. Güterverkehr sowie des ÖPNV berücksichtigt.

Bei einer CO₂-Bilanzierung wird grundsätzlich zwischen Verursacher- und Territorialprinzip unterschieden. Das Verursacherprinzip bilanziert CO₂-Emissionen auf Basis des durch die Bevölkerung erzeugten Verkehrs. Demnach müssen die Emissionen nicht zwingend im Stadtgebiet freigesetzt werden.

Für die im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes durchgeführten Berechnungen wurde das Territorialprinzip angewendet. Beim Territorialprinzip⁴⁵ fanden alle CO₂-Emissionen Berücksichtigung, die innerhalb des Weidener Stadtgebietes (innerorts, außerorts und auf den Autobahnabschnitten der A 93) erzeugt werden. Verkehrswege und die dazugehörigen Verkehrsmen-

⁴² CO₂, CH₄ und N₂O, angegeben in CO₂-Äquivalenten

⁴³ TREMOD ist Grundlage für die Emissionsberichterstattung der Bundesregierung. Mit dem Modell können die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte sowie einzelfahrzeugspezifische verbrauchs- bzw. emissionsrelevante Parameter für die Bezugsjahre 1960-2030 berücksichtigt werden. TREMOD wird fortlaufend aktualisiert und an aktuelle Entwicklungen im Verkehr angepasst. Das Modell steht nur bestimmten Einrichtungen zur Verfügung.

⁴⁴ Der Klimaschutz-Planer ist eine internetbasierte Software zum Monitoring des kommunalen Klimaschutzes. Städte, Gemeinden und Landkreise können damit Energie- und CO₂-Bilanzen nach einer deutschlandweit standardisierten Methodik erstellen. Dieser ist ab Mai 2016 verfügbar und von Kommunen nutzbar (www.klimabuendnis.org).

⁴⁵ Das Territorialprinzip ist die gängige Berechnungsmethode in der heutigen Praxis der CO₂-Bilanzierung.

gen, die über die Stadtgrenze hinausgehen, wurden nur anteilig für die Streckenabschnitte innerhalb des Stadtgebiets berücksichtigt. Somit konnten alle Fahrleistungen und die damit verbundenen klimarelevanten Emissionen innerhalb des Stadtgebietes berechnet werden. Dabei war es irrelevant, ob der Verkehr durch die Bevölkerung der Stadt oder durch andere Personen (Pendler, Durchreisende, etc.) erzeugt wurde.

Zugverkehre und Flugverkehre konnten aufgrund fehlender Datenverfügbarkeit nicht nach dem Territorialprinzip abgegrenzt werden und sind deshalb in der CO₂-Bilanz des Verkehrs für die Stadt Weiden nicht enthalten.

13.3.2 Datengrundlagen

Datenquelle für die Fahrleistungen, die der CO₂-Berechnung zu Grunde gelegt wurden, ist das Verkehrsmodell der Stadt Weiden. Das Verkehrsmodell umfasst die auf dem Stadtgebiet von Weiden verlaufenden Autobahnabschnitt der A 93, Bundesstraßen, grenzüberschreitende Kreis- und Staatsstraßen sowie weitere (für die Bearbeitung relevante) Straßen des städtischen Straßennetzes.

Die jährliche Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs im Stadtgebiet Weiden wurde differenziert nach Fahrzeugkilometern auf der Autobahn, Außerorts-Strecken (> 50 km/h) und Innerorts-Strecken (< 50 km/h) ausgewertet. Zudem wurde eine Unterscheidung nach Pkw, leichten Nutzfahrzeugen (LNF) und Lkw sowie dem ÖPNV (Linienbusse des Stadtverkehrs) vorgenommen.

Tabelle 2 zeigt die Fahrzeugkilometer pro Jahr im Bezugsjahr 2019:

	Fahrzeug-km / Jahr			
	<i>Pkw</i>	<i>leichte Nutzfahrzeuge (<3,5t)</i>	<i>Lkw (>3,5t)</i>	<i>Linienbus</i>
Autobahn	471.044	31.761	128.241	
Außerorts	488.670	31.431	44.481	960
Innerorts	300.730	39.905	14.472	5.150
SUMME	1.260.444	103.097	187.464	6.110

Tabelle 2: Fahrzeugkilometer Stadtgebiet Weiden pro Jahr (2019)

13.3.3 Auswertungen

Analyse 2019

Der motorisierte Individualverkehr und der ÖV waren im Jahr 2019 insgesamt für Treibhausgasemissionen in Höhe von etwa 159.100 Tonnen im Stadtgebiet Weiden verantwortlich. Die CO₂-Bilanz für das Jahr 2019 ist in **Abbildung 37** dargestellt.

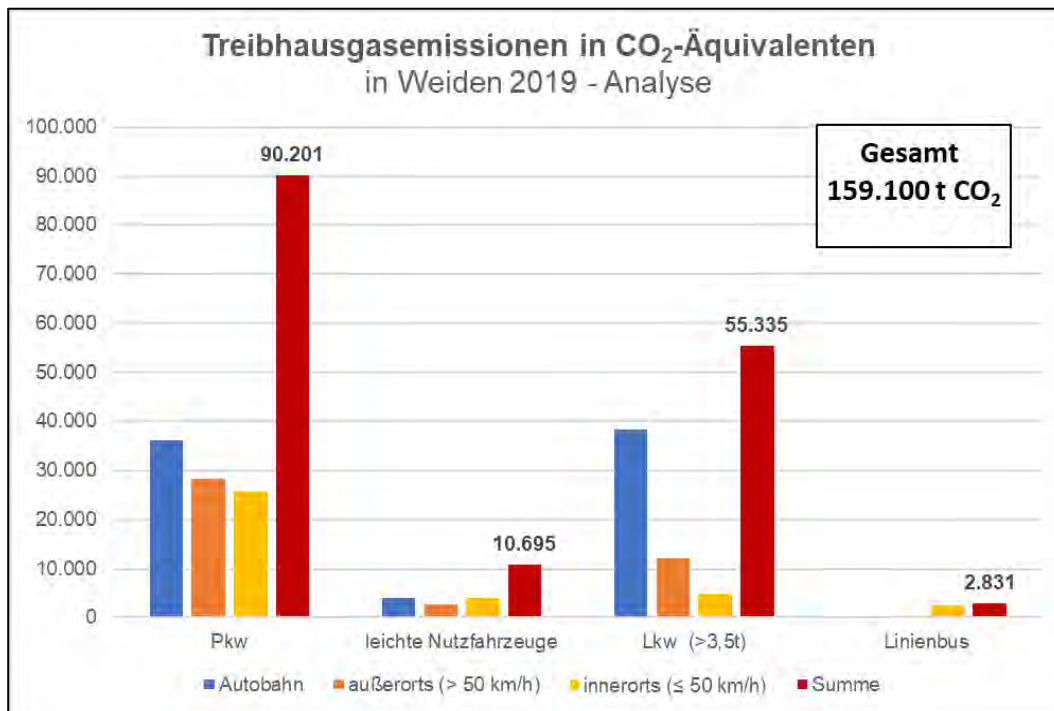


Abbildung 37: CO₂-Bilanz im Stadtgebiet Weiden 2019

Prognose-Nullfall 2035

Die Verkehrsmengen in Weiden steigen bis zum Prognosehorizont 2035 im Vergleich zum Bestand leicht an. Trotz der Verkehrszuwächse führen Technikverbesserungen hinsichtlich der Fahrzeugemissionen bis 2035 zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen im Stadtgebiet von Weiden. **Abbildung 38** zeigt die CO₂-Bilanz für den Prognose-Nullfall 2035.

Im Vergleich zum Bestand nimmt der CO₂-Ausstoß pro Jahr um ca. 25% ab. Die Entwicklung ist für die einzelnen Verkehrsarten unterschiedlich. Während die CO₂-Emissionen beim Binnenverkehr und Quell- / Ziel-Verkehr durch die Technikverbesserungen stark zurückgehen, wird diese Entwicklung beim Durchgangsverkehr durch ansteigende Kfz-Verkehrsmengen ausgeglichen.

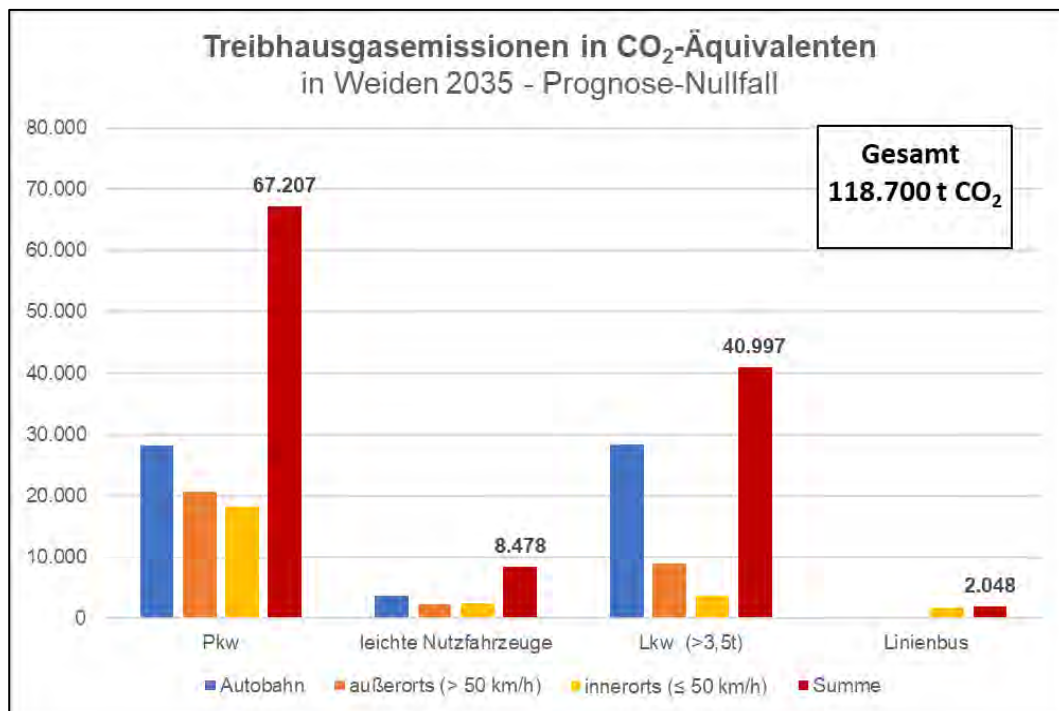


Abbildung 38: CO₂-Bilanz im Stadtgebiet Weiden Prognose-Nullfall 2035

Szenario 1

Allein durch die Schaffung der Minimalvoraussetzung zur Förderung des Umweltverbundes und die dadurch zu erwartende Verlagerung von Kfz-Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel kommt es gegenüber den Werten des Prognose-Nullfalls schon zu einer weiteren Reduktion der CO₂-Emissionen.

Die daraus resultierenden Veränderungen sind der **Abbildung 39** zu entnehmen. Die CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Weiden reduzieren sich im Szenario 1 im Vergleich zum Basisjahr 2019 um etwa 27%.

Mit den Handlungsstrategien des Szenario 1 lässt sich der CO₂-Ausstoß im Wesentlichen beim Pkw im Binnenverkehr sowie in Teilen im Quell- und Zielverkehr reduzieren. Bei den Emissionen der Fahrzeuge im Durchgangsverkehr ergeben sich keine Änderungen.

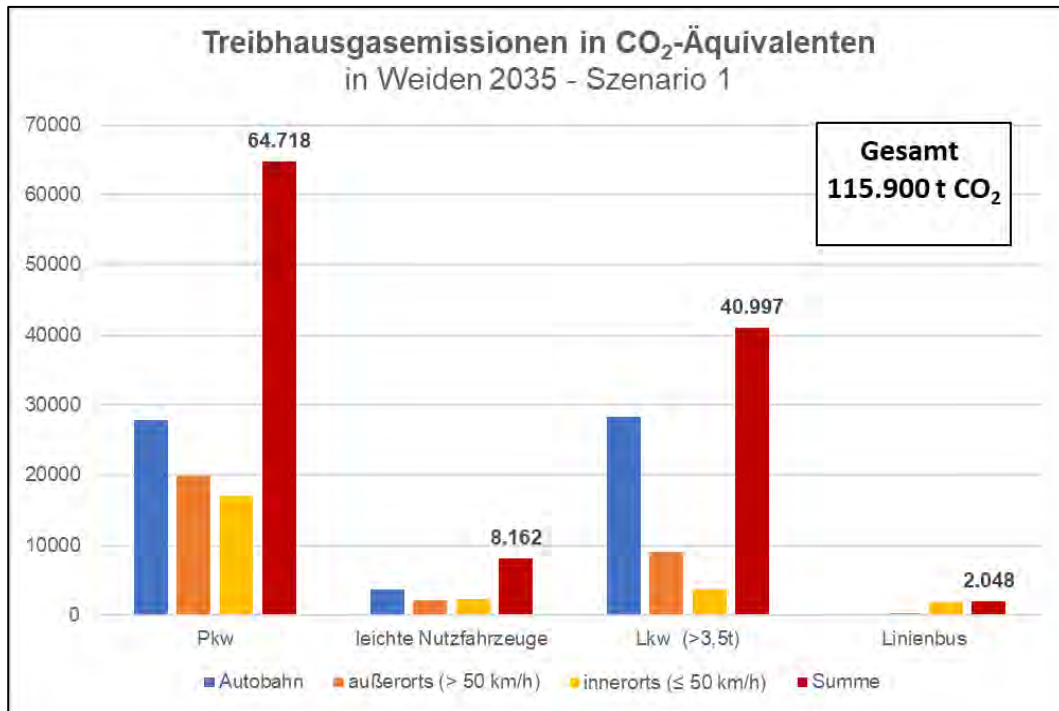


Abbildung 39: CO₂-Bilanz im Stadtgebiet Weiden Szenario 1

Szenario 2

Die intensive Förderung des Umweltverbundes und die damit verbundene Verlagerung von Kfz-Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel führen gegenüber den Werten des Prognose-Nullfalls zu einer weiteren Reduktion der CO₂-Emissionen. **Abbildung 40** zeigt die CO₂-Bilanz für Szenario 2. Die CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Weiden reduzieren sich im Szenario 2 im Vergleich zum Basisjahr 2019 um über 30%. Auch die Kfz-Verkehrsmengen werden sich im Szenario 2 gegenüber dem Bestand reduzieren.

Auch mit den Handlungsstrategien des Szenarios 2 lässt sich der CO₂-Ausstoß nur für den Binnenverkehr und Quell-/ Zielverkehr reduzieren. Bei den Emissionen der Fahrzeuge im Durchgangsverkehr ergeben sich keine Änderungen.

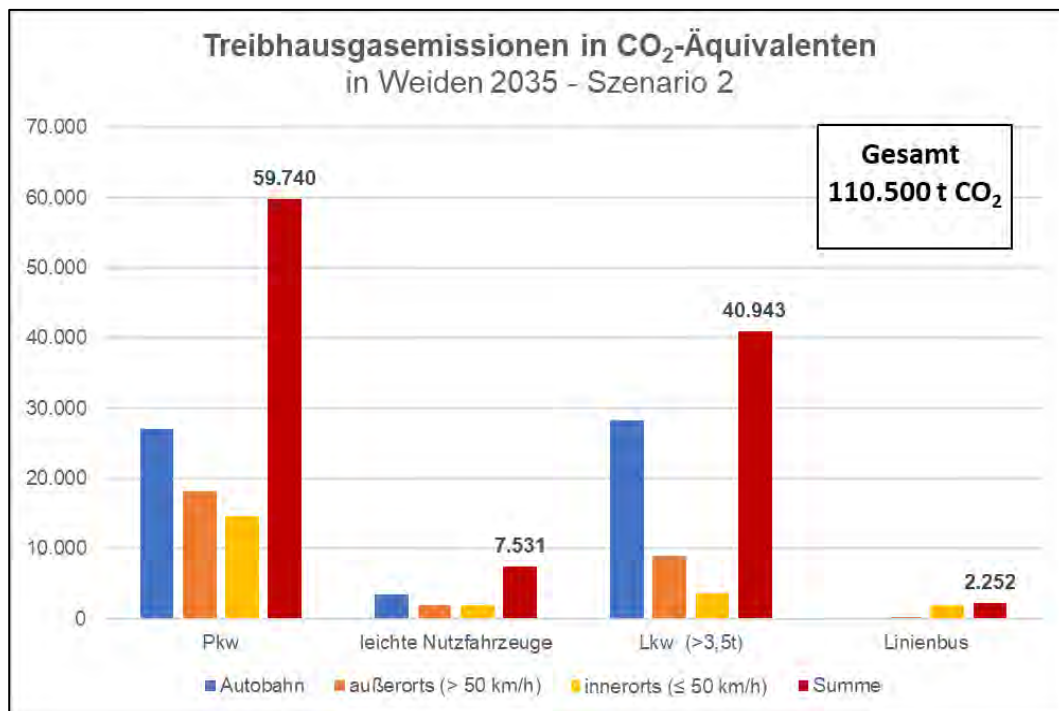


Abbildung 40: CO₂-Bilanz im Stadtgebiet Weiden Szenario 2

13.4 Zusammenfassende Bewertung

Die Ergebnisse der Szenarienuntersuchung zeigen, dass für eine deutliche Verlagerung von Kfz-Fahrten, wie sie für die angestrebte Reduzierung der Treibhausgasemissionen erforderlich ist, Radverkehr und öffentlicher Personennahverkehr gemeinsam gefördert werden müssen.

Die in den Szenarien enthaltenen Maßnahmen weisen je nach Umfang unterschiedlich starke Wirkungen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl, der Verkehrsverteilung und der Routenwahl auf. Aus klimapolitischer Sicht spielt die Reduzierung der CO₂-Emissionen eine besondere Rolle und muss auch im Rahmen des Mobilitätskonzeptes als vorrangiges Ziel betrachtet werden. Dennoch kann es aus anderer Sicht durchaus zielführend sein, Verkehr in der Stadt so zu lenken, dass empfindliche Bereiche entlastet werden, auch wenn dadurch eventuell in Einzelbereichen sogar mehr CO₂ emittiert wird.

Die Förderung des Fußverkehrs wirkt schwerpunktmäßig auf kurzen Entfernungen bis ca. 2 km, d.h. im Wohnumfeld. Sichere und attraktive Fußwege stärken insbesondere die selbstständige Mobilität von Kindern, Jugendlichen auf dem Schulweg und in der Freizeit. Die Stärkung der Nahmobilität ist darüber hinaus mit Blick auf den demographischen Wandel und die Selbstständigkeit von mobilitätseingeschränkten Menschen wichtig. Wesentliches Ziel der Förderung des Fußverkehrs ist es daher, Hol- und Bringfahrten mit dem

Pkw weitgehend vermeiden zu können. Die genannten Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Busverkehrs müssen somit so umgesetzt werden, dass sie, z.B. bei der Herstellung von Barrierefreiheit, auch den Fußverkehr begünstigen, keinesfalls aber, z.B. bei Grünzeiten und Flächen, zu Lasten des Fußverkehrs gehen. Darüber hinaus sind punktuelle Mängel bei der Fußverkehrsinfrastruktur zu beheben. Die Stärkung der Nahmobilität hat darüber hinaus eine wirtschaftliche und soziale Komponente, indem Betriebe und Treffpunkte im Wohnumfeld gesichert oder neu etabliert werden können.

Die Förderung des Radverkehrs wirkt schwerpunktmäßig auf mittleren Entfernungen bis etwa 5 km. Dies entspricht im Wesentlichen den typischen Entfernungen innerhalb der Kernstadt sowie den Entfernungen aus den Ortsteilen in die Weidener Kernstadt. Durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur soll insbesondere die Alltagsmobilität mit dem Rad gestärkt werden, d. h. Arbeitswege, Ausbildungswege sowie Wege zu Einkauf und Dienstleistung. Eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr ist insbesondere auf Verbindungen zu erwarten, die eine Weglänge von rund 1 bis 2 km überschreiten und damit für den Fußverkehr zu lang sind. Mit erweiterten B+R-Anlagen, z.B. an Bahnhof, ZOB etc. kann der Radverkehr auch die öffentlichen Verkehrsmittel ergänzen.

Durch die zunehmende Nutzung von E-Bikes treten Zuwächse beim Radverkehr auch auf längeren und steigungsreichen Strecken auf. Langstrecken über 6 km sind mit E-Bikes im Radverkehr gut zu bewältigen, trotzdem wird die Reisezeit im Verhältnis zum Pkw mit zunehmender Entfernung ungünstiger. Auf den Langstrecken über 5 km und im Quell- / Ziel-Verkehr sind die Möglichkeiten einer Verlagerung von Fahrten auf den Radverkehr daher begrenzt. Hier kann der öffentliche Verkehr seine Vorteile hinsichtlich der Reisezeit ausspielen, insbesondere auf den langen Außerorts-Strecken. Der ÖPNV ist auf diesen Langstrecken hingegen nur dort attraktiv, wo direkte Verbindungen angeboten werden und keine nennenswerten Verlustzeiten durch Wartezeiten beim Umsteigen oder beim Zu- und Abgang zu ÖPNV-Linien entstehen. Für eine Verlagerung von Kfz-Fahrten müssen daher die hohen Geschwindigkeiten des ÖPNV auf dessen definierten Routen mit der Flexibilität des Radverkehrs als Anschlussmobilität abseits der ÖPNV-Achsen optimal verknüpft werden. Der Ausbau des ÖPNV-Netzes und die Ergänzung durch On-Demand-Verkehre und Leihsysteme am Start- und Zielort sind die weiteren Voraussetzungen für eine spürbare Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf Langstrecken.

Im Sinne von „Push & Pull“ werden Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund auch durch Restriktionen beim Kfz-Verkehr bewirkt. Die Szenarien enthalten keine stark restriktiven Maßnahmen. Als Handlungsstrategien mit restriktiver Wirkung für den MIV wären aber zu nennen:

- mögliche Anpassungen infolge des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes,
- Herstellung von Radverkehrsanlagen durch Entfall von straßenbegleitenden Stellplätzen oder anderen Fahrbahnflächen,
- Realisierung einer Busbeschleunigung durch Inanspruchnahme von Fahrstreifen im Knotenpunktbereich oder die Kürzung der Grünzeiten für den MIV und
- die Umgestaltung der Sedanstraße zu einer Umweltspur.

Es zeigt sich auch, dass sich mit den Maßnahmenbündeln der Szenarien neben der Verkehrsmittelwahl auch die Verkehrsleistung deutlich ändert.

In **Tabelle 3** sind die ermittelten Werte bezüglich Fahrleistung und CO₂-Emissionen für Analyse, Prognose-Nullfall und die betrachteten Szenarien gegenübergestellt.

	Fahrzeug-km/Tag		Tonnen CO ₂ /Jahr	
Analyse 2019	1.557.100		159.100	
Prognose-Nullfall 2035	1.637.300	+5,2%	118.700	-25,4%
Szenario 1	1.583.200	+1,7%	115.900	-27,2%
Szenario 2	1.475.400	-5,2%	110.500	-30,5%

Tabelle 3: Vergleich Fahrleistung und CO₂-Emissionen

Trotz höherer Fahrleistung im Prognosejahr 2035 nimmt der CO₂-Ausstoß im Vergleich zum Bestand um ca. 25% ab, was auf die veränderte Fahrzeugflotte und Technikverbesserungen sowie einen steigenden Anteil der E-Mobilität zurückzuführen ist. Mit Umsetzung entsprechender Maßnahmen kann die CO₂-Emission um rund 27% (Szenario 1) bzw. über 30% (Szenario 2) gegenüber dem Bestand reduziert werden.

14 Planfallbetrachtung

Um die verkehrliche Wirkung (infra)struktureller Maßnahmen abzubilden, können mit Hilfe des computergestützten Verkehrsmodells sogenannte Planfälle berechnet werden. Planfälle beinhalten dabei einzelne Maßnahmen oder Maßnahmenbündel, die im Modell implementiert und die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in Weiden aufzeigen.

Neben den absoluten Verkehrsmengen, die aus einem Planfall resultieren, werden auch anhand einer Wirkungsanalyse die Änderungen gegenüber einem Bezugsfall in Form von Differenzenplots dargestellt. Der Bezugsfall für alle Planfälle ist hier der Prognose-Nullfall 2035 (siehe **Kapitel 12**), sodass eine Darstellung der verkehrlichen Wirkung unabhängig von den einzelnen Szenarien möglich wird.

Die Ergebnisse der Planfälle stellen ausschließlich die verkehrliche Wirkung dar und helfen, den verkehrlichen Nutzen der neuen Maßnahmen oder Maßnahmenbündel zu bewerten. Dabei werden weitere Aspekte wie (verkehrs)technische Machbarkeit, Flächenverfügbarkeit oder die Natur- und Umweltbelange nicht mit einbezogen. Eine abschließende Bewertung ist im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung i.d.R. notwendig.

14.1 Planfall 1: Verlängerung Süd-Ost-Tangente

Schon seit vielen Jahren wird in Weiden die Verlängerung der Süd-Ost-Tangente, vor allem zur Entlastung des Ortsteils Weiden-Ost, diskutiert. Dabei soll eine neue Straße zwischen der Bundesstraße B 22 und der St 2166 entstehen (siehe **Abbildung 41**).

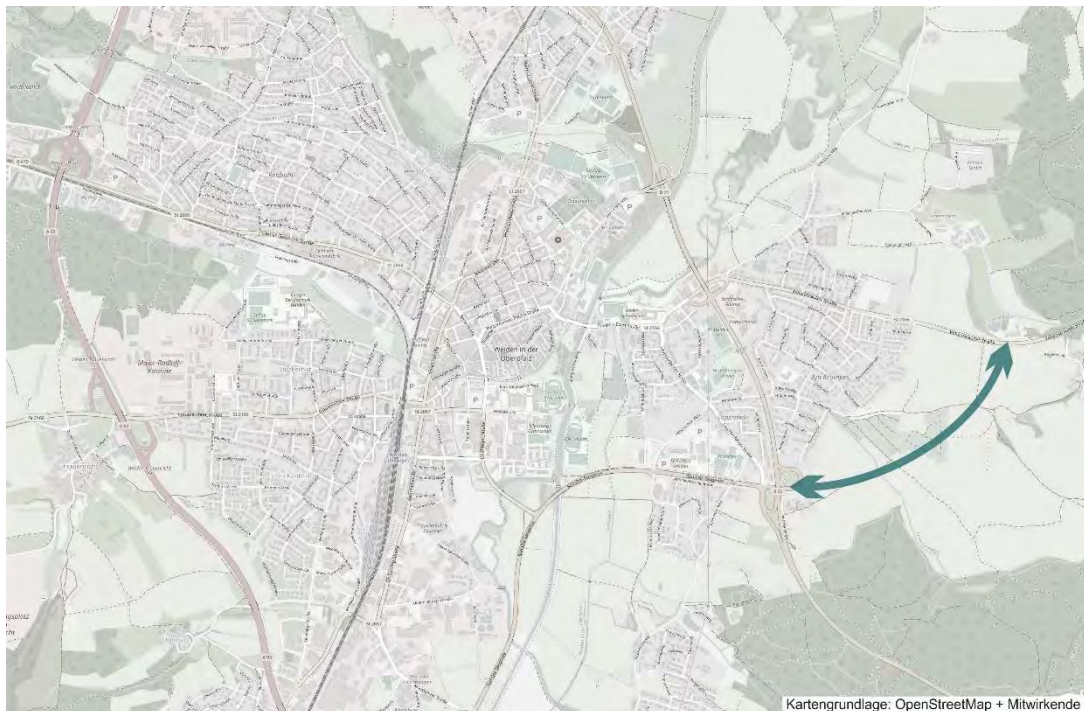


Abbildung 41: Verlängerung Süd-Ost-Tangente (schematische Darstellung)

Mithilfe des Verkehrsmodells wurde das Potential einer solchen Verlängerung bestimmt (siehe **Plan 22.1**). Die Veränderung gegenüber dem Prognose-Nullfall sind im Differenzenplot in **Plan 22.2** dargestellt.

Der neue Straßenabschnitt würde rund 6.600 Fahrzeuge aufnehmen und im Umkehrschluss auch die Vohenstraußer Straße (St 2166) um bis zu ca. 6.600 Fahrzeuge am Tag entlasten. Weitere Verkehrsreduzierungen treten in der Folge bis zur Innenstadt auf, bspw. im Straßenzug Friedrich-Ebert-Straße (ca. -2.700 Kfz/24 Stunden) und Bürgermeister-Prechtl-Straße (ca. -1.000 Kfz/24 Stunden). Zudem könnten andere Straßenabschnitte innerhalb von Wohngebieten bspw. die Biberstraße (ca. -1.100 Kfz/24 Stunden) und der Hopfenweg (ca. -2.000 Kfz/24 Stunden) von Schleichverkehren entlastet werden. Verkehrszunahmen treten hingegen vor allem im südlichen Bereich der Dr.-Pfleger-Straße (ca. 1.400 Kfz/24 Stunden) und entlang der bereits bestehenden Süd-Ost-Tangente auf.

Durch die Verlängerung der Süd-Ost-Tangente können vor allem sensible Straßenabschnitte entlastet und die Verkehrsmengen teilweise halbiert werden, z.B. in der Vohenstraußer Straße. Durch die Entlastungswirkung in der Vohenstraußer Straße kommt es hier nicht nur zu einer deutlichen Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen und damit zu einem hohen Umgestaltungspotential bspw. zu Gunsten einer verbesserten Radinfrastruktur. Es ist darüber hinaus auch eine spürbare Reduzierung der Lärmemissionen zu erwarten.

Dem gegenüber stehen die Verkehrszunahmen auf anderen Streckenabschnitten, die im Hinblick auf die prozentuale Zunahme (maximal +12% an der Dr.-Pfleger-Straße) aber gering (mögliche tägliche Schwankungen der Verkehrsmengen bis zu 10%) und damit verkehrlich vertretbar sind – vor allem im Hinblick auf die Straßenkategorien, Funktion der Straße und die Umfeldverträglichkeiten.

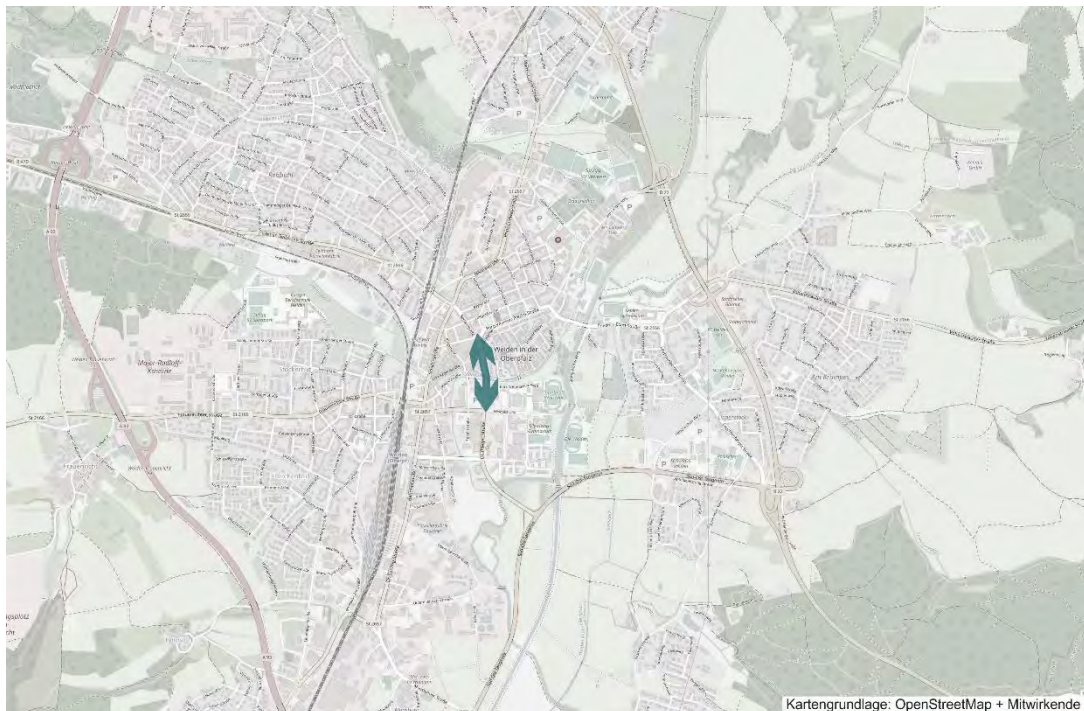
Aus rein verkehrlicher Sicht ist die Verlängerung der Süd-Ost-Tangente demnach eine sinnvolle Netzergänzung im Weidener Straßennetz. Im weiteren Prozess sollten neben einer verkehrs- und entwurfstechnischen Machbarkeitsstudie aber auch andere essenzielle Fachgutachten (insbesondere Naturschutz und Umweltbelange) Berücksichtigung finden, sodass eine umfassende Abwägung stattfinden und eine finale Empfehlung ausgesprochen werden kann.

14.2 Planfall 2: Weitere Verkehrsberuhigung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße

Der Straßenzug Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße 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- bzw. Dr.-Pfleger-Straße treffen. Zur Aufwertung der Innenstadt wurde daher auf Grundlage des Gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes 2012⁴⁶ eine verkehrsberuhigende Umgestaltung für einen Probezeitraum von 2 bis 3 Jahren vom Stadtrat beschlossen. Die Wirkung der Umgestaltung wurde in der Stellungnahme „Evaluierung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße“ genauer beschrieben (siehe **Anlage 6**).

Mit Planfall 2 soll nun eine weitere Verkehrsberuhigung dieses Straßenabschnittes und die Einrichtung einer „Umweltspur“ untersucht werden (siehe **Abbildung 42**).

⁴⁶ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH: Gesamtstädtisches Verkehrskonzept für Weiden in der Oberpfalz. Aachen 2012.



**Abbildung 42: Umweltspur Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße
(schematische Darstellung)**

Das Konzept der „Umweltspur“ sieht vor, dass als solche gekennzeichneten Fahrstreifen nur von Bussen und Fahrrädern genutzt werden dürfen. Diese Berechtigung kann auch für Taxis und – falls erwünscht – für elektrisch betriebene Fahrzeuge erweitert werden (siehe **Abbildung 43**).



Abbildung 43: Beispiel Umweltspur (Busfahrstreifen mit erlaubter Fahrradnutzung)

Mithilfe des Verkehrsmodells wurde das Potential einer solchen „Umweltspur“ bestimmt (siehe **Plan 23.1**). Die Veränderung gegenüber dem Prognose-Nullfall sind im Differenzenplot in **Plan 23.2** dargestellt.

Dadurch, dass die Sedanstraße und die Dr.-Pfleger-Straße (zwischen Weigelstraße und Bürgermeister-Prechtl-Straße) für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt wird, tritt logischerweise eine hohe Entlastungswirkung in diesem Abschnitt (ca. -10.000 Kfz/24 Stunden) und auch in den umliegenden Straßenabschnitten auf (z.B. in der Bürgermeister-Prechtl-Straße ca. -2.300 Kfz/24 Stunden). Allerdings ist im Umkehrschluss mit negativen Verdrängungseffekten im parallel verlaufenden Straßennetz zu rechnen. Mehrverkehr ist vor allem auf der Bahnhofstraße (ca. +3.300 Kfz/24 Stunden), der Schweigerstraße (ca. +1.300 Kfz/24 Stunden), der Leuchtenberger Straße (ca. +1.200 Kfz/24 Stunden) und der Leibnizstraße (ca. +1.000 Kfz/24 Stunden) zu erwarten. Ein gewisser Anteil wird auch auf die A 93 und die B 22 (ca. +2.800 Kfz/24 Stunden) verdrängt, was aufgrund der Lage und Funktion dieser Straßen durchaus positiv ist.

Die Einrichtung einer „Umweltspur“ wird trotz der negativen Effekte als eine verkehrlich sinnvolle und wirksame Möglichkeit gesehen, den Straßenzug für den Rad- aber auch für den Fußverkehr zu verbessern und damit auch die Fußgängerzone aufzuwerten. Durch die Verdrängung des allgemeinen Kfz-Verkehrs ergeben sich neue Umgestaltungsmöglichkeiten und damit auch für den ÖPNV weitere Handlungsspielräume. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle unmittelbar an der Fußgängerzone wäre damit denkbar.

Der Mehrverkehr in den Parallelstraßen (abgesehen vom übergeordneten, klassifizierten Netz) ist allerdings nicht wünschenswert. Vor allem die Bahnhofstraße bzw. der zentrale Knotenpunkt Frauenrichter Straße / Weigelstraße / Bahnhofstraße befindet sich bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze und kann solche Verkehrszunahmen voraussichtlich nicht mehr leistungsfähig abwickeln. Es ist sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems erhalten bleibt und die Verlagerungstrecken und die jeweiligen Knotenpunkte nicht überlastet werden.

Um die ungewünschten Verdrängungseffekte zu minimieren, sollten – je nach (geplanter) Funktion im Straßennetz – ergänzend zur Umweltspur unbedingt weitere flankierende Maßnahmen in den oben genannten Parallelstraßen berücksichtigt und möglichst zeitgleich umgesetzt werden. Flankierende Maßnahmen können z.B. sein:

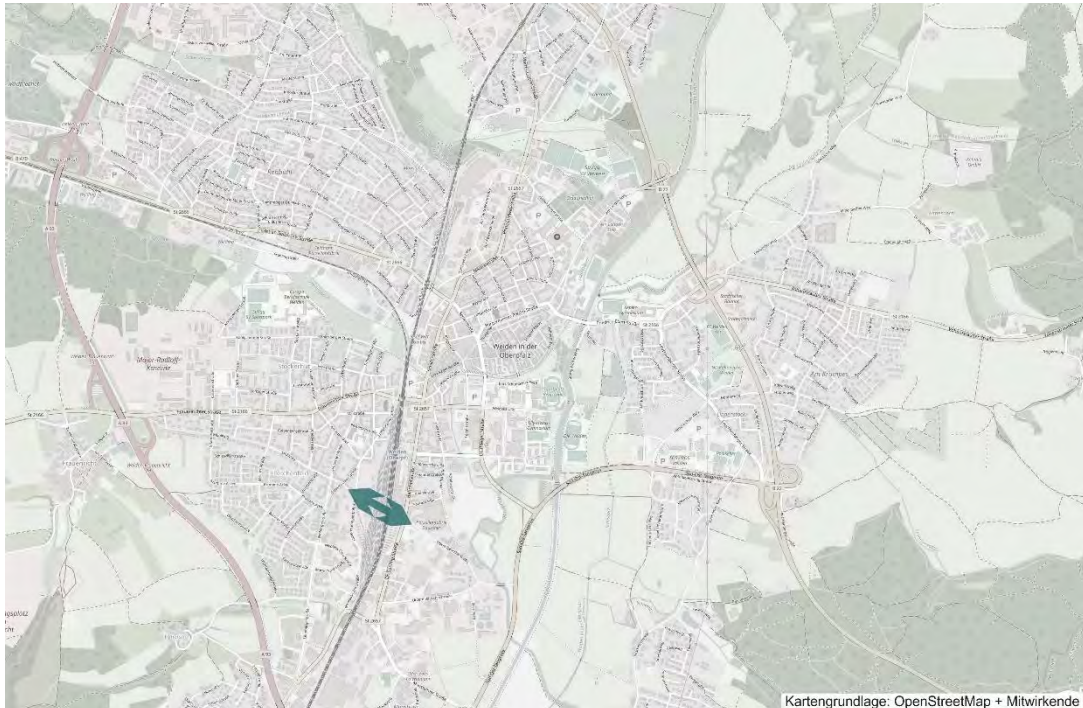
- Verkehrsberuhigung durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und/oder bauliche Anpassungen (z.B. Fahrbahneinengungen)
- Neuaufteilung der Straßenräume und Reduzierung der Fahrbahnbreiten
- Anpassungen der Knotenpunktformen und/oder -steuerungen

14.3 Planfall 3: Durchstich Lerchenfeld

Die Stadt Weiden wird in Nord-Süd-Richtung von Bahngleisen durchzogen, die innerhalb der Kernstadt für den Kfz-Verkehr nur an drei Stellen gequert werden kann:

- Christian-Seltmann-Straße (ca. 19.600 Kfz/24 Stunden)
- Frauenrichter Straße (ca. 11.000 Kfz/24 Stunden)
- Regensburger Straße (ca. 15.100 Kfz/24 Stunden)

Alle Querungsmöglichkeiten weisen bereits heute hohe Verkehrsmengen auf und münden in hoch belasteten Knotenpunkten, die sich – unter anderem auch dadurch – an ihrer Kapazitätsgrenze befinden. Um eine höhere Durchlässigkeit für den Kfz-Verkehr zu ermöglichen und damit bestenfalls auch die bestehenden Bahnquerungen und umliegenden Knotenpunkte zu entlasten, wurde daher in Planfall 3 eine weitere Bahnquerung unterstellt (siehe **Abbildung 44**)



**Abbildung 44: Durchstich Lerchenfeld
(schematische Darstellung)**

Mithilfe des Verkehrsmodells wurde das Potential einer neuen Unterführung bestimmt (siehe **Plan 24.1**). Die Veränderung gegenüber dem Prognose-Nullfall sind im Differenzenplot in **Plan 24.2** dargestellt.

Die Wirkung einer neuen Bahnquerung zwischen „Obere Bauscherstraße“ und „Sandstraße“ ist stark lokal begrenzt. Die neue Bahnunterführung würden rund 2.500 Verkehrsteilnehmer nutzen, wodurch eine Entlastung der nördlichen Querung in der Frauenrichter Straße (ca. -1.400 Kfz/24 Stunden) und eine Entlastung an der südlichen Querung in der Regensburger Straße (ca. -900 Kfz/24 Stunden) zu erwarten sind. Die verkehrliche Wirkung im Kfz-Verkehr ist damit gering aber dennoch treten entscheidende negative Nebenefekte auf. Vor allem im Mühlweg und den angrenzend Wohnstraßen wäre mit einer spürbaren Verkehrszunahme zu rechnen.

Darüber hinaus würde es sich bei dieser Maßnahme um ein sehr teures Bauwerk handeln, welches im Hinblick auf die verkehrliche Wirkung wenig sinnvoll erscheint und wirtschaftlich schwierig umzusetzen ist. Eine neue Unterführung für den Kfz-Verkehr wird daher im Rahmen des Mobilitätskonzeptes nicht weiterverfolgt.

Um den Fuß- und Radverkehr weiter zu stärken, kann eine zusätzliche Querung in der Nähe des Bahnhofs aber durchaus sinnvoll sein. So wäre eine direkte Verbindung des Stadtteils Lerchenfeld mit der Innenstadt möglich, die Verbindungsqualität könnte entscheidend verbessert werden. Eine ähnliche

Wirkung hat der 2019 eröffnete Wittgardendurchstich bewirkt, der bei den BürgerInnen großen Anklang findet.

14.4 Planfall 4: Verkehrsberuhigung zentrale Achsen

Um die Innenstadt weiter vom Kfz-Verkehr zu entlasten sollen auf den zentralen Achsen in Nord-Süd und Ost-West Richtung die Verhältnisse neu geordnet werden. Dem Kfz-Verkehr wird nicht mehr so eine hohe Priorität zugestanden und im Gegenzug der Fuß- und vor allem der Radverkehr gleichberechtigt ausgebaut (siehe **Abbildung 45**). Neben Geschwindigkeitsreduzierungen im Kfz-Verkehr sind auch Umgestaltungsmaßnahmen oder gar eine andere Aufteilung des Straßenraums denkbar um die zentralen Achsen zu beruhigen.

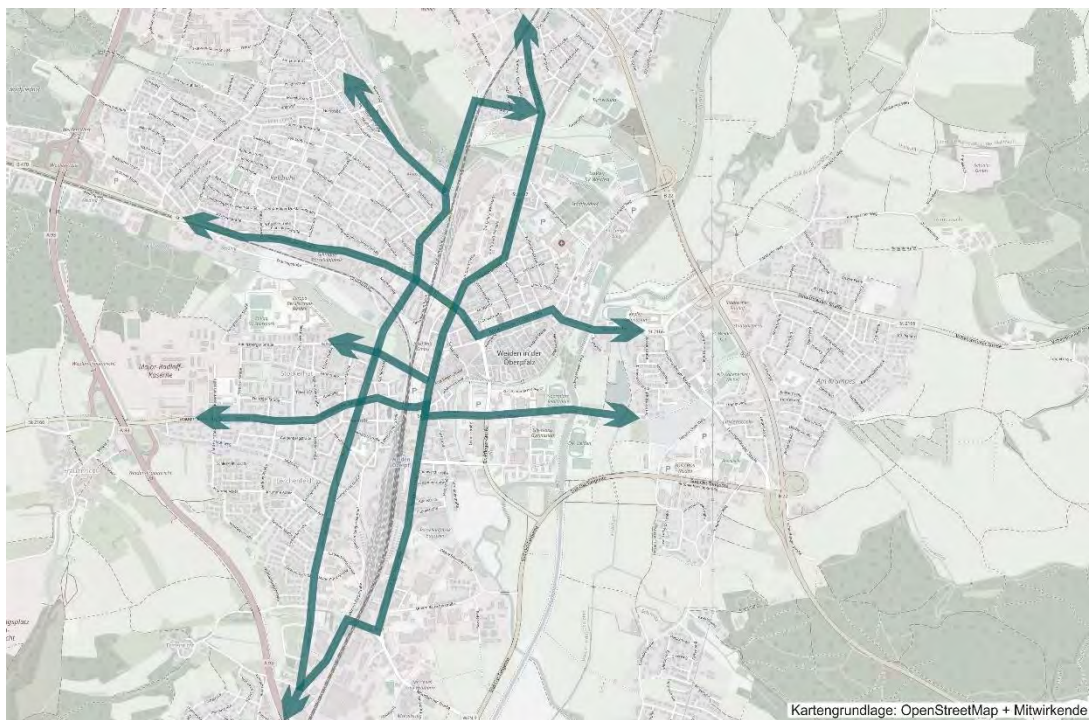


Abbildung 45: Verkehrsberuhigung zentrale Achsen

Mithilfe des Verkehrsmodells wurde das Potential einer Verkehrsberuhigung der zentralen Achsen bestimmt (siehe **Plan 25.1**). Die Veränderung gegenüber dem Prognose-Nullfall sind im Differenzenplot in **Plan 25.2** dargestellt.

Durch die angestrebte Gleichberechtigung des Radverkehrs (gegenüber dem Kfz-Verkehr), kann die Innenstadt enorm vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Auf der zentralen Nord-Süd-Achse durch die Stadt kommt es zu Verringerungen der Verkehrsmengen zwischen ca. -3.300 Kfz/24 Stunden in der Regensburger Straße bis zu ca. - 4.500 Kfz/24 Stunden in der Bahnhofstraße. Auch auf den Einfallstraßen in die Innenstadt wie der Christian-Seltmann-Straße

(ca. -2.100 Kfz/24 Stunden), der Bürgermeister-Prechtl-Straße (ca. -2.200 Kfz/24 Stunden) oder der Frauenrichter Straße (ca. -1.100 Kfz/24 Stunden) kommt es zu nennenswerten Entlastungswirkungen.

Vor allem der Quell-/Zielverkehr orientiert sich nun anders im Straßennetz und wird auf das umliegende, klassifizierte Straßennetz verdrängt, sodass es zu Verkehrszunahmen entlang der A 93 (bis zu ca. +2.000 Kfz/24 Stunden), der B 22 (bis zu ca. +3.300 Kfz/24 Stunden) und der Süd-Ost-Tangente (bis zu ca. +2.200 Kfz/24 Stunden) kommt, die aufgrund der Straßenfunktion ohnehin deutlich höheren Grundbelastung verkehrlich vertretbar sind. Unerwünscht sind allerdings Verdrängungseffekte ins nachgeordnete Netz, wie bspw. in die Mooslohstraße. Zudem besteht die Gefahr, dass sich ortskundige Verkehrsteilnehmer Ausweichrouten suchen und es zu Schleichwegverbindungen kommt, bspw. durch den parallel zur Christian-Seltmann-Straße verlaufenden Weidingweg.

Darüber hinaus kommt es zu einer enormen Verschiebung der Verkehrsmengen innerhalb der Kernstadt und daraus resultierend auch zu mitunter stark veränderten Knotenstrombelastungen an den einzelnen Knotenpunkten. Eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit aller relevanten Knotenpunkte muss daher mit so einem Maßnahmenbündel einhergehen und möglicherweise auch eine Anpassung der Knotenpunktformen oder der Knotenpunktsteuerungen. Relevant sind dabei alle Knotenpunkte an denen es zu starken Verkehrszu- und -abnahmen kommt. Hier wären insbesondere die Knotenpunkte entlang der Nord-Süd-Achse (Regensburger Straße – Bahnhofstraße – Dr.-Martin-Luther-Straße) und entlang der Süd-Ost-Tangente zu nennen. Eine deutliche Veränderung der Verkehrsmengen ist zudem an den Knotenpunkten Bürgermeister-Prechtl-Straße / Sebastianstraße / Ledererstraße / Schlörplatz und Friedrich-Ebert-Straße / Leuchtenbergstraße zu erwarten.

Ein Verkehrsberuhigungskonzept kann daher nur im Kontext der Gesamtstadt sinnvoll zum Tragen kommen und muss neben den ausgewählten Straßenzügen auch die jeweiligen Knotenpunkte beinhalten. Weitere Maßnahmen im nachgeordneten Netz sind ggfs. erforderlich um unerwünschte negative Verdrängungseffekte zu kompensieren.

14.5 Planfall 5: Kombination verschiedener Maßnahmen/Planfälle

Im Laufe der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes und der Planfälle haben sich einige zielführende Möglichkeiten ergeben, Kfz-Verkehr, vor allem in der Innenstadt, zu reduzieren und/oder aufs übergeordnete Netz zu verdrängen. In Planfall 5 wurden daher folgende Maßnahmen und Maßnahmenbündel kombiniert (siehe **Abbildung 46**):

- Planfall 1 (Verlängerung Süd-Ost-Tangente; siehe **Kapitel 14.1**),
- Planfall 2 (Weitere Verkehrsberuhigung Sedanstraße/Dr.-Pfleger-Straße; siehe **Kapitel 14.2**) und
- Planfall 4 (Verkehrsberuhigung zentrale Achsen; siehe **Kapitel 14.4**)

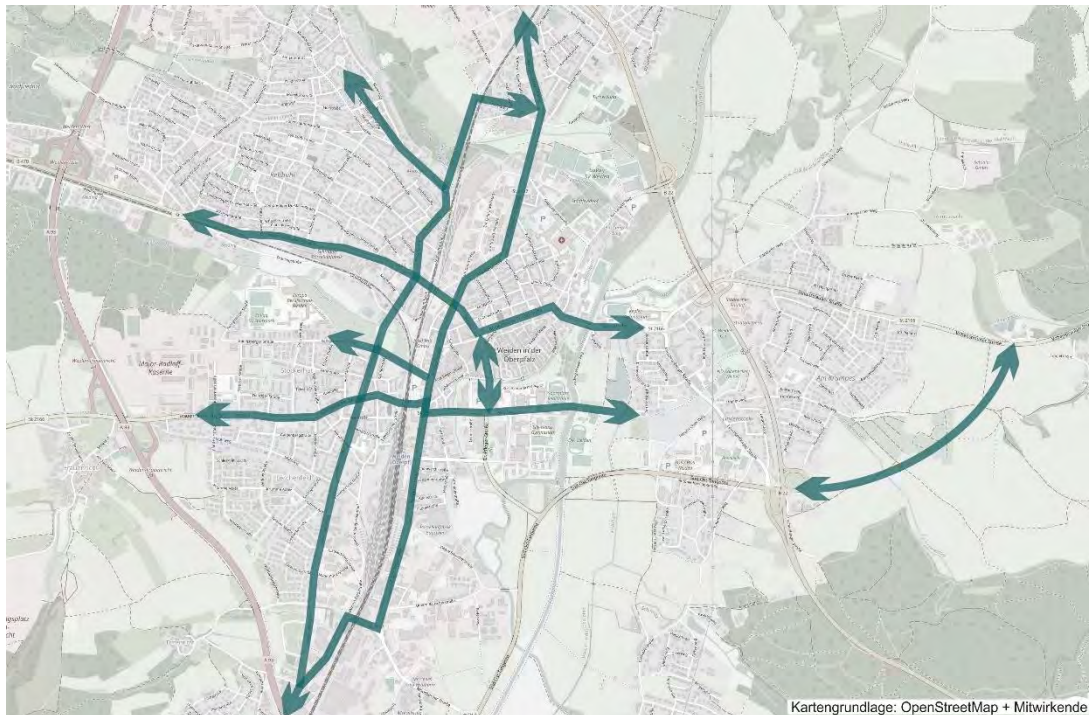


Abbildung 46: Kombination verschiedener Maßnahmen/Planfälle

Mithilfe des Verkehrsmodells wurde die Gesamtwirkung der oben genannten Maßnahmen untersucht (siehe **Plan 26.1**). Die Veränderung gegenüber dem Prognose-Nullfall sind im Differenzenplot in **Plan 26.2** dargestellt.

Die Kombination dieser Maßnahmen und Maßnahmenbündel bewirkt eine Entlastung für die gesamte Innenstadt. Die Verkehrszunahmen sind dabei i.d.R. vertretbar, vor allem wenn sie das umliegende klassifizierte Straßennetz betreffen. Nennenswerter (mehr als +10%), unerwünschter Mehrverkehr tritt nur noch Am langen Steg (ca. +1.800 Kfz/24 Stunden), in der Leibnizstraße (ca. +2.100 Kfz/24 Stunden) und in der Brenner-Schäffer-Straße (ca. +2.100 Kfz/24 Stunden) auf. Am langen Steg sind die Verkehrszunahme aufgrund der derzeit geringen (im Hinblick auf den Ausbaustandard und hinsichtlich der Straßenfunktion) Verkehrsmengen noch akzeptabel, in der Leibnizstraße und in der Brenner-Schäffer-Straße sind flankierende Maßnahmen zu empfehlen um die negativen Effekte möglichst gering zu halten.

Durch die fast in der kompletten Innenstadt zu erwartenden Verkehrsabnahmen sind auch an den Knotenpunkten stark veränderte Knotenstromverkehrsmengen zu erwarten, weswegen auch bei diesem Planfall (analog zu Planfall

4, siehe **Kapitel 14.4**) eine umfassende Überprüfung der Leistungs- und Gestaltungsmöglichkeiten an den relevanten Knotenpunkten sinnvoll ist.

14.6 Planfall 6: Nachverdichtung im Stadtteil Mooslohe

Um mehr Wohnraum zu schaffen besteht neben der Ausweisung neuer Wohngebiete auch die Möglichkeit bestehende Wohngebiete dichter zu besiedeln bzw. Baulücken zu bebauen. In Weiden wurde dabei unter anderem die Nachverdichtung im Stadtteil Mooslohe diskutiert, mittlerweile läuft das Bauleitplanverfahren zur Ermöglichung weiterer Baurechte. Gemäß der von der Stadt beauftragten Nachverdichtungsstudie zum Stadtteil Mooslohe wurde daher im Planfall 6 eine Nachverdichtung des Stadtteils Mooslohe mit ca. 470 neuen Wohneinheiten in vier unterschiedlichen Bereichen unterstellt.

Mithilfe des Verkehrsmodells wurde die verkehrliche Wirkung dieser Nachverdichtung untersucht (siehe **Plan 27.1**). Die Veränderung gegenüber dem Prognose-Nullfall sind im Differenzenplot in **Plan 27.2** dargestellt.

Durch die möglichen ca. 1.000 neuen Einwohner werden rund 2.000 neue Kfz-Fahrten am Tag generiert. Ein Großteil dieser Fahrten ist Richtung Innenstadt orientiert, weswegen es vor allem im östlichen Abschnitt der Mooslohstraße (ca. +900 Kfz/24 Stunden) zu einer Verkehrszunahme kommt. In der Folge ist auch in der Christian-Seltmann-Straße, der Bahnhofstraße und in der Sedanstraße mit Mehrverkehr zu rechnen. Aber auch Richtung Autobahn sind viele Verkehrsteilnehmer orientiert, weswegen Verkehrszunahmen in der Hohenstaufenstraße, der Joseph-Haas-Straße und in der Tulpenstraße zu erwarten sind.

Ob tatsächlich das oben genannte Potenzial ausgenutzt wird bleibt abzuwarten. Aktuell weisen die umliegenden Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Um die verkehrliche Erschließung des gesamten Wohngebietes dennoch sicherzustellen, sollte bei zunehmender Bautätigkeit im Gebiet die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte erneut überprüft und – falls erforderlich – Optimierungsmöglichkeiten dargestellt werden.

14.7 Zusammenfassende Bewertung

Rein aus verkehrlicher Sicht konnten im Rahmen der Planfallbetrachtung einige zielführende Maßnahmen und Maßnahmenbündel herausgestellt werden.

Die Verlängerung der Süd-Ost-Tangente (Planfall 1) ist eine sinnvolle Netzergänzung im Weidener Straßennetz um vor allem eine Entlastung im Stadtteil Weiden-Ost – insbesondere in der Vohenstraußer Straße und entlang der Biberstraße / Hopfenweg – zu bewirken. Dem gegenüber stehen möglicherweise naturschutz- und umweltrechtliche Belange, die für eine umfassende

Abwägung untersucht und bei einer finalen Empfehlung berücksichtigt werden müssen.

Die Einrichtung einer „Umweltspur“ (Planfall 2) als weitere Verkehrsberuhigung der Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße erweist sich – trotz einiger negativer Effekte – als eine verkehrlich sinnvolle und wirksame Möglichkeit den Straßenzug für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr zu verbessern und damit auch die Fußgängerzone aufzuwerten. Um die unerwünschten Verdrängungseffekte ins parallele Netz zu minimieren, sollten ergänzend zur „Umweltspur“ unbedingt weitere flankierende Maßnahmen berücksichtigt und möglichst zeitgleich umgesetzt werden.

Die Verkehrsberuhigung der zentralen Achsen (Planfall 4) und die damit angestrebte Gleichberechtigung des Radverkehrs (gegenüber dem Kfz-Verkehr) führt zu einer enormen Entlastung der Innenstadt und einer Verdrängung des Kfz-Verkehrs hauptsächlich aufs umliegende, klassifizierte Straßennetz. Aber auch hier sind weitere Maßnahmen erforderlich um die unerwünschten Verlagerungen ins nachgeordnete Netz zu kompensieren. Ein Verkehrsberuhigungskonzept kann ohnehin nur im Kontext der Gesamtstadt sinnvoll zum Tragen kommen und muss neben den ausgewählten Straßenzügen auch die jeweiligen Knotenpunkte beinhalten.

Durch die Kombination der einzelnen Planfälle (Verlängerung Süd-Ost-Tangente, „Umweltspur“ in der Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße und die Verkehrsberuhigung der zentralen Achsen) heben sich die jeweiligen Negativeffekte fast alle gegenseitig auf, sodass durch dieses Maßnahmenbündel (Planfall 5) grundsätzlich eine Entlastung fast für die gesamte Innenstadt möglich ist. Die zu erwartenden Verkehrszunahmen – vor allem umliegende klassifizierte Straßennetz – sind dabei i.d.R. vertretbar. Weitere flankierende Maßnahmen können aber notwendig werden um unerwünschte Verkehrszunahmen zu regulieren.

Eine weitere Bahnquerung (Planfall 3) bringt für den Kfz-Verkehr keinen großen Mehrwert und ist unter anderem aus wirtschaftlicher Sicht damit wenig zielführend. Um den Fuß- und Radverkehr weiter zu stärken, kann eine zusätzliche Querung in der Nähe des Bahnhofs aber durchaus sinnvoll sein um eine direkte Verbindung des Stadtteils Lerchenfeld mit der Innenstadt zu ermöglichen.

15 Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie

15.1 Methodisches Vorgehen

Das Maßnahmenkonzept setzt einen Rahmen für die Mobilitätsentwicklung in Weiden für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Es werden Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten getroffen. Hierzu gehören bauliche und betriebliche Maßnahmen ebenso wie verkehrslenkende und verkehrsrechtliche Regelungen. Wichtig sind die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern sowie die Beachtung von Abhängigkeiten und Wechselwirkungen.

Das Maßnahmenkonzept besteht aus verkehrsmittelbezogenen Handlungsfeldern für den

- Kfz-Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Öffentlichen Personennahverkehr

sowie aus verkehrsmittelübergreifenden Querschnittsthemen.

Die Handlungsfelder sind aus den vorausgehenden Schritten der Analyse, der Ziele und Qualitätsstandards sowie dem „Richtungsszenario“ entwickelt und bauen auf dem Prognose-Nullfall 2035 auf. Aus der Überlagerung der Handlungsfelder entsteht das Maßnahmenkonzept.

Die Umsetzung der in den Handlungsfeldern enthaltenen Maßnahmen sollte stufenweise (kurz-, mittel- und langfristig) erfolgen. Daneben gibt es Maßnahmen, die kontinuierlich anfallen oder über einen längeren Zeitraum zu entwickeln sind.

Das Maßnahmenkonzept enthält im Wesentlichen Maßnahmen, die in der Entscheidungskompetenz der Stadt Weiden liegen. Vereinzelt sind auch Maßnahmen (z.B. für klassifizierte Straßen oder für den ÖPNV) einbezogen, die in Abstimmung bzw. in der Verantwortung anderer Akteure (z.B. Straßenbaulastträger etc.) umzusetzen sind. Die Umsetzung selbst unterliegt dabei, ebenso wie die Planung, einem Prozess, in dem Empfehlungen aufgrund sich ändernder Randbedingungen ggfs. modifiziert werden müssen.

Mithilfe einer regelmäßigen Evaluation bzw. eines Controllings sollten die künftige Verkehrsentwicklung in Weiden und die Wirkungen der Maßnahmen überprüft werden. Die Ergebnisse können, falls unerwünschte Wirkungen eintreten oder die Ziele nicht im gewünschten Maße erreicht werden, als Grundlage zur Nachjustierung des Maßnahmenkonzeptes verwendet werden.

15.2 Verkehrsmittelbezogene Handlungsfelder

15.2.1 Kfz-Verkehr

Die wichtigen Verkehrsachsen innerhalb Weidens sind stark durch den fließenden Kfz-Verkehr geprägt. Straßenräume sind teilweise bedeutend an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. An einzelnen Knotenpunkten entstehen Überlastungen zu Spitzenzeiten und Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern.

Das Mobilitätskonzept verfolgt maßgeblich das Ziel, dass andere Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen, sodass der Kfz-Verkehr insgesamt reduziert wird. Hierdurch werden eine bessere Verträglichkeit und ein besserer Verkehrsablauf erreicht.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen (siehe **Plan 28**) im Kfz-Verkehr liegt daher in der Neuordnung und/oder Umgestaltung der zentralen Straßenzüge, um den Kfz-Verkehr – vor allem in der Innenstadt – zu reduzieren und Anreize für eine modale Verlagerung zu schaffen.

M1: Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann verschiedene Ziele verfolgen: Zum einen die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und zum anderen die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Erhöhung der Umfeldverträglichkeit von Straßen. Demgegenüber stehen Abhängigkeiten, wie z.B. die Führung von Linienbussen durch bestimmte Straßen.

Eine verkehrsrechtliche Unterscheidung gibt es zudem zwischen der Anordnung einer Strecken- oder Zonengeschwindigkeit. Die Vorfahrt ist innerhalb einer Tempo-30-Zone grundsätzlich durch die Regel „rechts vor links“ geregelt. Abweichend von der Grundregel kann aber auch das Zeichen 301 (Vorfahrt an der nächsten Kreuzung oder Einmündung) angeordnet werden.

Eine Abwägung der Abhängigkeiten und Zielkonflikte sowie eine Prüfung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger auf den festgelegten Strecken durch die Straßenverkehrsbehörde ist wichtiger Bestandteil dieser Maßnahme und kann nur im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten der StVO erfolgen. Eine enge Abstimmung mit Straßenbaulastträger ist bei der Umsetzung dieser Maßnahme unumgänglich.

Nachfolgend werden Straßen(züge) aufgelistet, auf denen eine Geschwindigkeitsreduzierung wünschenswert ist (Auswahl):

- im gesamten Ortsteil Neunkirchen
- Schweigerstraße – Sintzelstraße
- Hammerweg
- Joseph-Haas-Straße – Tulpenstraße – Mooslohstraße
- Pressather Straße
- Hopfenweg – Biberstraße
- Bürgermeister-Prechtel-Straße
- Weigelstraße
- Leimberger Straße (nördlicher Teil)
- Gabelbergerstraße

Nicht für alle oben genannten Straßenabschnitte ist derzeit gemäß der StVO die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung möglich. Zudem verkehrt auf allen Abschnitten der Linienbuss, sodass eine Abstimmung mit dem Busbetreiber erforderlich wird. Da das vorliegende Mobilitätskonzept aber auch eine Richtschnur für die nächsten 10-15 Jahre bildet und Änderungen der Rahmenbedingungen (Anpassung der Bundesgesetze, der StVO, Handlungsspielräume aufgrund von Lärmaktionsplanungen, Änderungen des Buslinien) in dieser Zeit möglich sind, verbleiben sämtliche Abschnitte im Konzept. Sollten sich die geltenden Rahmenbedingungen demnach künftig ändern, sollte auch die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen in oben genannten Straßenabschnitten neu geprüft werden.

Neben einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können auch bauliche Maßnahmen (flankierende Maßnahmen) ergriffen werden, die die Geschwindigkeitsreduzierung nicht nur begünstigen, z.B. durch

- Verkehrsberuhigte Bereiche,
- Reduzierung der Fahrbahnbreite,
- Verkehrsinseln mit Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr,
- optische (einengende) Gestaltung, etc.,

sondern gar erzwingen, z.B. durch

- Fahrbahneinengungen, sodass der Gegenverkehr abgewartet werden muss,
- andere Knotenpunktformen, bspw. Kreisverkehre,
- Aufpflasterungen (auch in Verbindungen mit Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr möglich),
- Bodenschwellen, etc.

Insbesondere in Straßen(zügen), wo der Ausbaustandard dann nicht mehr der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit entspricht, sind solche flankierenden Maßnahmen unabdingbar, um die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten zu forcieren.

Die Geschwindigkeitsanpassungen (Tempo 30) im Kfz-Verkehr stehen größtenteils im direkten Zusammenhang mit Maßnahmen im Radverkehr. Sind in den vorgeschlagenen Straßenabschnitten keine Temporeduzierungen möglich, sind oftmals Radverkehrsanlagen zu prüfen (siehe **M11**).

M2: Geschwindigkeitskontrollen im Kfz-Verkehr

Überhöhte Geschwindigkeiten bedeuten immer ein erhöhtes Unfallrisiko. Gerade Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen sind besonders gefährdet, da sie im innerörtlichen Straßenverkehr leicht übersehen werden.

Geschwindigkeitskontrollen können auf unterschiedliche Arten ermöglicht werden. Eine einfache und kostengünstige Möglichkeit stellen sogenannte Geschwindigkeitsanzeigetafeln dar. Die LED-Displays können als mobile oder stationäre Geschwindigkeitsanzeigen am Straßenrand die klassische Verkehrsbeschilderung ergänzen und wirken i.d.R. bereits verkehrsberuhigend, weil die „Geschwindigkeitsüberwachung ohne Strafe“ von den Verkehrsteilnehmern prinzipiell positiv wahrgenommen wird. Die Geschwindigkeitstafeln wirken damit präventiv. Durch ergänzende Warntexte (z.B. „Vorsicht Kinder“) oder entsprechende Smiley (glücklich oder traurig) kann das Einhalten der Höchstgeschwindigkeit bestärkt werden. Zusätzlich zur Geschwindigkeitsmessung können i.d.R. auch Verkehrsdaten erhoben werden, die bspw. Rückschlüsse zum Verkehrsaufkommen und auf die Entwicklung der Geschwindigkeiten zulassen.

Als erster Schritt ist daher eine (regelmäßige) Kontrolle der Geschwindigkeiten in relevanten Straßenabschnitten zu empfehlen. Relevante Straßenabschnitte sind bspw.

- Straßenabschnitte, in denen Geschwindigkeitsreduzierung neu angeordnet wurden (z.B. Sedanstraße) oder werden sollen (siehe **M1**).
- Straßenabschnitte in denen ein vermehrtes nicht Einhalten der Geschwindigkeiten festgestellt werden konnte, z.B. Tempo-30-Zone in der Pressather Straße oder Hammerweg.
- Straßenabschnitte mit sensibler Randnutzung (wie bspw. Schulen, Kindergärten, Altersheime, etc.), z.B. Sebastianstraße, Leimberger Straße, Joseph-Haas-Straße und andere.

Die regelmäßige Messung der Geschwindigkeiten in einzelnen Straßenabschnitten, kann auch zur Evaluierung von geplanten Umbaumaßnahmen eine sinnvolle Datengrundlage liefern.

Tritt durch die Geschwindigkeitsanzeigetafeln keine nennenswerte Verbesserung der Verkehrssituation auf und kann auch mit flankierenden Maßnahmen keine konstante Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sichergestellt werden, sollte im nächsten Schritt eine Geschwindigkeitsüberwachung und Ahndung bei nicht Einhalten der zulässigen Geschwindigkeiten erfolgen. Diese Messungen – und vor allem die Ahndung – kann nur durch die Polizei oder zuständige Verkehrsbehörden erfolgen und ist mit einem entsprechenden Personaleinsatz verbunden.

M3: Prüfung der Umgestaltung von Straßenräumen

Das Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche aller Verkehrsarten untereinander und mit den Umfeldnutzungen, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit einschließt. Die Nutzungsansprüche richten sich dabei neben verkehrlichen Merkmalen (bspw. Kfz-Verkehrsmengen, zulässigen Geschwindigkeiten, etc.) auch nach städtebaulichen Merkmalen (bspw. Aufenthaltsfunktion).

In vielen Straßen im Weidener Straßennetz dominiert klar der Kfz-Verkehr. Vor allem entlang der zentralen Nord-Süd-Achse durch Weiden (Regensburger Straße – Bahnhofstraße – Dr.-Martin-Luther-Straße) und generell auf den Stadteinfallsstraße (z.B. Vohenstraußer Straße) ist derzeit keine Gleichberechtigung zu anderen Verkehrsmitteln zu erkennen. Mängel bezüglich der straßenräumlichen Verträglichkeit und der hohen Dominanz des Kfz-Verkehrs wurden darüber hinaus auch an vielen weiteren innenstadtnahen Straßen, z.B. Weigelstraße, Brenner-Schäffer-Straße, Schweigerstraße, Friedrich-Ebert-Straße, etc. festgestellt.

Eine reine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten würde hier zu kurz greifen. Um die Innenstadt zudem weiter vom Kfz-Verkehr zu entlasten, sollte daher auf den zentralen Achsen der Stadt, vor allem entlang der Nord-Süd-Achse, das Infrastrukturangebot neu geordnet und dem Kfz-Verkehr nicht mehr eine zu hohe Priorität zugestanden werden. In vielen Fällen ist hier eine reine Neuordnung möglich (z.B. innerhalb der vorhandenen Bordsteinkanten) – ggfs. müssen Streckenzüge aber auch (abschnittsweise) umgebaut werden bzw. kann eine komplette Neu- und Umgestaltung zielführender sein.

Vor allem wenn Geschwindigkeitsreduzierungen (siehe **M2**) aufgrund der derzeit geltenden StVO nicht umgesetzt werden können, sollte an den entsprechenden Straßenabschnitte eine Umgestaltung und Neuordnung überprüft werden (auch ergänzend denkbar als flankierende Maßnahme). Als Beispiel wäre hier die Ortsdurchfahrt im Stadtteil Neunkirchen zu nennen. Hierzu wurde auch bereits ein städtebauliches Konzept⁴⁷ ausgearbeitet.

⁴⁷ Planungsteam Roesch Architektur, Städtebau, Projekte und UMS Stadtstrategien. Konzeptvorstellung 28.10.2021

Am Beispiel der Bahnhofstraße, sollen nachfolgend verschiedene Gestaltungsansätze aufgezeigt werden. Je nach Gestaltungsschwerpunkt ergeben sich unterschiedliche Möglichkeiten den Straßenraum neu zuzuordnen, die dann auch andere Vor- und Nachteile mit sich bringen. Dabei wurden bei allen Querschnitten folgende Randbedingungen berücksichtigt:

- Die Führung des Radverkehrs hängt im Wesentlichen von der Stärke und der zulässigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab. In der Bahnhofstraße ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmengen (rund 1.300 Kfz/h) und der zulässigen Geschwindigkeit (50 km/h) eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr – ohne ergänzendes Angebot – nicht zulässig. Neben Schutzstreifen kommen damit auch benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, wie bspw. Radfahrstreifen in Betracht.
- Die Breite von Gehwegen sind entsprechend der Bebauung und der Verkehrsstärke zu bemessen. Die Gehwege sollten daher mindestens eine Breite von 2,50 m aufweisen, wobei hier zur Förderung des Fußgängerlängsverkehrs höhere Gehwegbreiten – falls platztechnisch möglich – angestrebt werden sollten.

Abbildung 47 zeigt eine mögliche Umgestaltung des Straßenquerschnitts zur Stärkung der Achse als Geschäftsstraße.

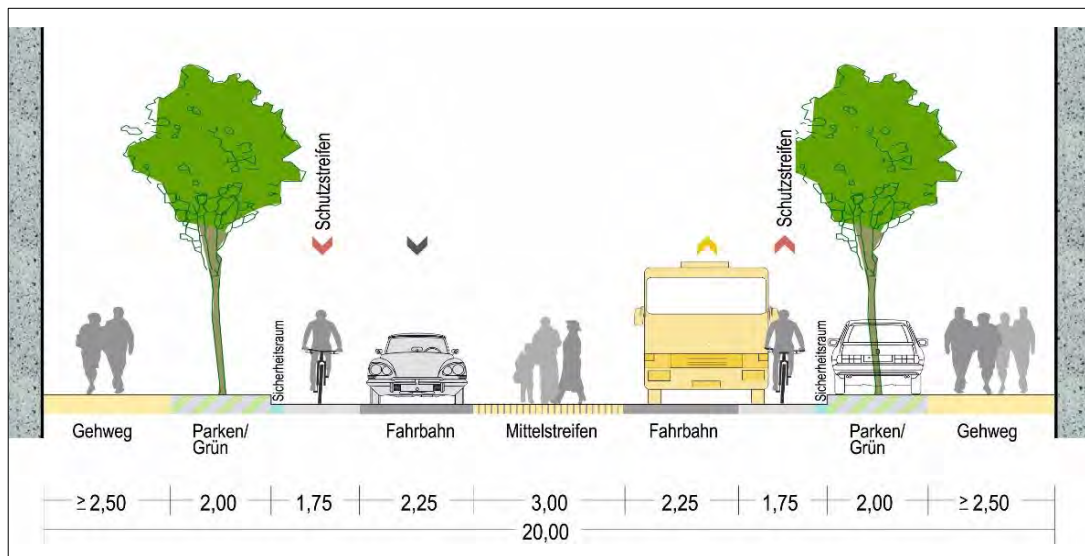


Abbildung 47: mögliche Umgestaltung Bahnhofstraße – Beispiel Mittelstreifen

Als lineare Querungsmöglichkeit wird ein Mittelstreifen in der Straßenmitte vorgesehen. Dieser soll das Querens für den Fußverkehr im gesamten Straßenzug für den Fußverkehr ermöglichen und so die Erreichbarkeit der Geschäfte vereinfachen. Eine bauliche Gestaltung des Mittelstreifens durch eine

Begrünung würde den Straßenzug zusätzlich aufwerten. In Kreuzungs- und Einmündungsbereichen kann der Mittelstreifen ggfs. für Abbiegevorgänge genutzt werden. Für den Radverkehr werden Schutzstreifen zur Verfügung gestellt, die die Regelbreite aufgrund der Kfz-Verkehrsmengen jedoch nicht unterschreiten sollten.

Abbildung 48 zeigt eine mögliche Umgestaltung des Straßenquerschnitts zur Stärkung der Achse als Radroute.

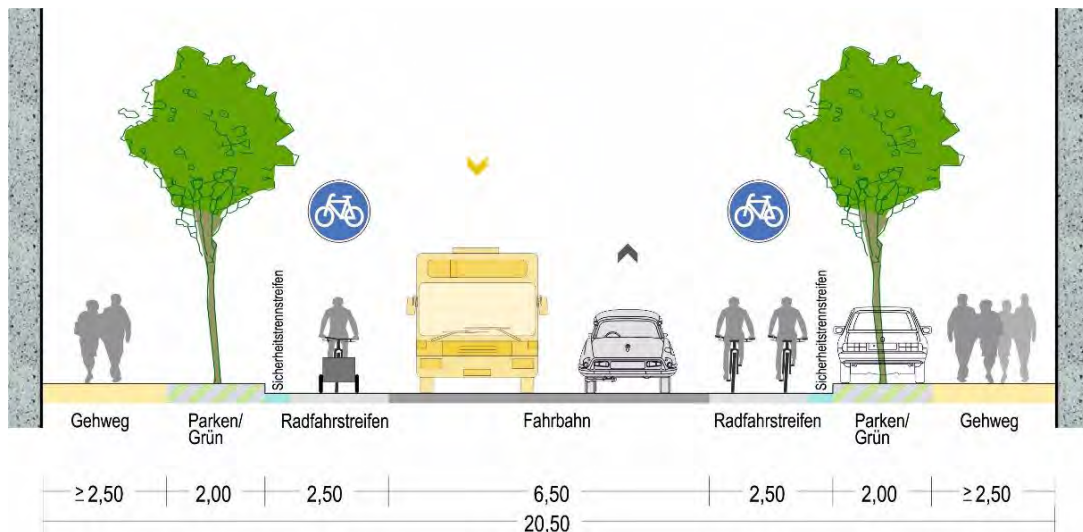


Abbildung 48: mögliche Umgestaltung Bahnhofstraße – Beispiel Radfahrstreifen

Die Fahrbahnbreite muss mit einer Breite von 6,50 m erhalten bleiben, damit sich zwei Linienbusse weiterhin ungehindert begegnen können. In beide Fahrtrichtungen werden jeweils Radfahrstreifen vorgesehen, die einen höheren Komfort und mehr Sicherheit (als Schutzstreifen) für den Radverkehr bieten.

Abbildung 49 zeigt eine weitere Alternative zur Umgestaltung des Straßenquerschnitts zur Stärkung der Achse als Radroute, bei gleichzeitiger Optimierung für den ÖPNV.

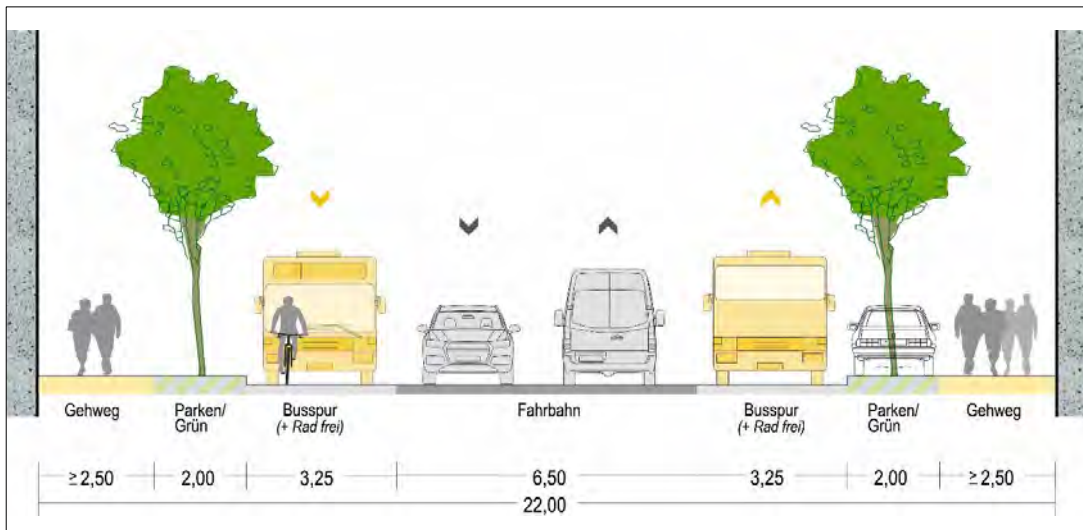


Abbildung 49: mögliche Umgestaltung Bahnhofstraße – Beispiel Busspur

Auch hier ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m vorgesehen, so dass der Begegnungsverkehr Lkw / Lkw ermöglicht ist. Eine Reduzierung auf 6,00 m (Mindestmaß) wäre aber möglich, da der Bus auf separaten Spuren geführt wird und damit ein Begegnungsverkehr zwischen Schwerfahrzeugen deutlich seltener vorkommt. In beide Fahrtrichtungen sind jeweils separate Busspuren vorgesehen, die für den Radverkehr freigegeben werden.

Welcher Querschnitt letztlich umgesetzt werden sollte, ist neben dem Gestaltungsziel, der tatsächlichen Flächenverfügbarkeit bspw. auch maßgeblich von der Leistungsfähigkeit der anliegenden Knotenpunkte (hier Frauenrichter Straße/ Weigelstraße/ Bahnhofstraße und Bahnhofstraße/ Brenner-Schäffer-Straße) abhängig. Daher sollte bei einer Umgestaltungsmaßnahme neben einer entwurfstechnischen Untersuchung i.d.R. auch immer eine verkehrstechnische Untersuchung erfolgen (siehe hierzu auch **Anlage 5**).

Bei der Umgestaltung von Straßenräumen sollte immer auch eine mögliche Verlagerungs- bzw. Wechselwirkung mit anderen Straßenabschnitten berücksichtigt werden. Zwar ist nicht immer durch eine Umgestaltung auch eine solche Wechselwirkung zu erwarten, insbesondere bei parallel verlaufenden Straßenpaaren sind diese aber sehr wahrscheinlich. Vor allem im Hinblick auf eine mögliche weitere Verkehrsberuhigung der Sedanstraße/ Dr.-Pfleger-Straße (siehe **M6**) ist mit Verkehrszunahmen in der Bahnhofstraße zu rechnen, wenn hier nicht gestalterisch entgegengewirkt wird.

Ein weiteres solches Straßenpaar in Weiden wird bspw. auch durch die beiden Straßen Peuerlstraße und südliche Mooslohstraße gebildet – auch wenn hier die verkehrlichen Wechselwirkungen aufgrund der geringeren Grundbelastung im Kfz-Verkehr deutlich geringer ausfallen. Aktuell liegt die Kfz-Hauptbelastung auf der Peuerlstraße. Die Peuerlstraße ist jedoch aufgrund der

Überlagerung sämtlicher Nutzungsansprüche, wie Rad- und Linienbusverkehr, vereinzelte Einzelhandelnutzungen und Wohnnutzungen, die städtebaulich attraktivere Straße. Die südliche Mooslohstraße verläuft im Gegenzug parallel und unmittelbar entlang der Bahntrasse.

Eine Separierung der einzelnen Ansprüche erscheint hier zielführend: Bündelung des Kfz-Verkehr auf der südlichen Mooslohstraße und Optimierung des Rad- und Busverkehr entlang der Peuerlstraße (bspw. durch die Einrichtung einer Fahrradstraße, siehe **M13**). Damit einher kann eine gestalterische Aufwertung der Peuerlstraße gehen, die in Kombination mit der Umgestaltung des Straßenzuges Sintzelstraße/ Schweigerstraße auch für den Radverkehr eine sehr attraktive Route darstellen kann. Neben der Umgestaltung der genannten Straßenzüge ist dann allerdings auch die Umgestaltung der Knotenpunkte Peuerlstraße/ Christian-Seltmann-Straße/ Sintzelstraße, sowie Knotenpunkt Mooslohstraße/ Christian-Seltmann-Straße/ Karl-Heilmann-Block und Knotenpunkt Peuerlstraße/ Mooslohstraße obligatorisch.

Den zur Umgestaltung benannten Streckenabschnitten sind auch unterschiedliche Prioritäten zuzuweisen, die sich neben verkehrlichen Aspekten auch aus stadtspezifischen Motivationen und Belangen ergeben. Eine besonders hohe Priorität kommt aus verkehrlicher Sicht beispielsweise der Umgestaltung der Bahnhofstraße zu, da hier:

- Verlustzeiten im ÖPNV auftreten
- Vor allem am Knotenpunkt Frauenrichter Straße / Bahnhofstraße / Weigelstraße dringender Handlungsbedarf gesehen wird
- Die Umgestaltung des Bahnhofareal ohnehin angestrebt wird
- Ein direkter Zusammenhang (Abhängigkeit) zu der Maßnahme **M6** besteht

M4: Verkehrstechnische Überprüfung Knotenpunkt Frauenrichter Straße/ Bahnhofstraße/ Weigelstraße

Der Knotenpunkt Frauenrichter Straße/ Bahnhofstraße/ Weigelstraße ist ein sehr komplexer Knotenpunkt mit Überlagerung der verschiedensten verkehrlichen Anforderungen (z.B. Busbevorrechtigung, Koordinierung mit anderen Knotenpunkten, besondere Geometrie, Verknüpfung Kfz-Hauptverkehrsachsen, zentraler Knotenpunkt in der Innenstadt auch für den Radverkehr, etc.)

Der Knotenpunkt befindet sich bereits heute (mit Analyseverkehrsmengen) am Rande seiner Kapazitätsgrenze bzw. überschreitet diese. Der Verkehrsablauf ist aus verkehrlicher Sicht – trotz hoher Rückstaulängen – gerade noch vertretbar, wenn auch nicht wünschenswert. Dennoch besteht an diesem Knotenpunkt bereits heute dringender Handlungsbedarf – nicht nur aufgrund der unzureichenden Leistungsfähigkeit. Vor allem die Führung des Radverkehrs ist verbesserungswürdig.

Eine detaillierte Überprüfung der Leistungsfähigkeit kann jedoch im Rahmen des Mobilitätskonzeptes nicht erfolgen und geht zudem über eine (Standard-) Leistungsfähigkeitsüberprüfung gemäß dem HBS⁴⁸ hinaus. Hierzu bedarf es einer Modellrechnung mit Einzelfahrzeugsimulation (Mikrosimulation).

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit und ggfs. erforderliche Umgestaltungsmaßnahmen sollten darüber hinaus nicht isoliert nur für diesen Knotenpunkt betrachtet werden, sondern stehen im Zusammenhang zu

- den umliegenden Knotenpunkten, vor allem auch in Bezug auf die bestehende Koordinierung,
- Maßnahmen im Rad-/ Fußverkehr und ÖPNV, bspw. **M6**,
- der geplanten Neugestaltung des Straßenzuges Bahnhofstraße (siehe **Anlage 5**),
- der geplanten Neugestaltung und Verlegung des Busbahnhofes (siehe **Anlage 5**).

M5: Überprüfung von Gestaltung und Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten

Zur Entlastung der innerstädtischen Bereiche vom Kfz-Verkehr wird eine Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem klassifizierten Straßennetz und den verkehrswichtigen Straßen angestrebt. Voraussetzung ist ein störungsarmer Verkehrsablauf im übergeordneten Straßennetz und Leistungsfähigkeitsreserven an Knotenpunkten. Daher sind die Knotenpunkte im übergeordneten Straßennetz im Weidener Stadtgebiet hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit zu prüfen und, falls erforderlich, zu optimieren bzw. auszubauen.

Zu den meisten Tageszeiten funktioniert der Verkehrsablauf in Weiden reibungsarm. An einigen Knotenpunkten kommt es im Bestand zu Spitzenzeiten durch lange Wartezeiten dennoch zu Rückstaus und eingeschränktem Verkehrsfluss. Auslöser hierfür können sowohl hohe Verkehrsbelastungen, der Knotenpunktausbau, die Signalsteuerung, eine Busbevorrechtigung oder ein Zusammenspiel mehrerer Faktoren sein. Die Leistungsfähigkeiten sollten vorrangig an den Knotenpunkten

⁴⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Köln 2015.

- Christian-Seltmann-Straße/ Schillerstraße/ Sedanstraße/ Nikolaistraße,
- Anbindung Bahnhof,
- Friedrich-Ebert-Straße/ Leuchtenberger Straße;
- Beyer-Eck,
- Dr.-Seeling-Straße/ Moosbürger Straße,
- und Hetzenrichter Weg/ Bürgermeister-Probst-Straße/ Süd-Ost-Tangente

geprüft werden.

Die Knotenpunkte sollten von allen Verkehrsteilnehmern einfach, übersichtlich und damit sicher befahren werden können. Zum Abbau der Sicherheitsdefizite hat größte Priorität, dass schon vor Einfahrt in den Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrsführung erkennbar ist. Bei der Überprüfung und möglichen Optimierung der Knotenpunkte sind daher auch die Belange des Fuß-, Rad- und Busverkehrs zu berücksichtigen (siehe auch **M23** „Optimierung der Fußgängerschutzanlagen“ und **M3** „Umgestaltung von Knotenpunkten“ und **M28** „Reduzierung von Verlustzeiten im Busverkehr“).

Unabhängig davon sollte eine stetige Modernisierung der Signalsteuerung vorgenommen werden⁴⁹. Nur mit einer aktuellen Signaltechnik ist die Stadt in der Lage, auf Veränderungen reagieren zu können. Ein Investitionsstau gilt es zu vermeiden.

M6: Umsetzung Umweltspur

Die verkehrliche Wirkung für die Einrichtung einer Umweltspur zwischen der Weigelstraße und der Bürgermeister-Prechtl-Straße ist detailliert mit dem Verkehrsmodell als Planfallberechnung untersucht worden (siehe **Kapitel 14.2**).

Das Konzept der Umweltspur sieht vor, dass die als solche gekennzeichneten Fahrstreifen zunächst als Bussonderfahrstreifen (VZ 245) mit dem Zusatz: Radfahrer frei (ZZ 1022-10) befahren werden. Bevorrechtigt ist hierbei vor allem der Bus. Die Zusatzberechtigung kann auch für Taxis und – falls erwünscht – für elektrisch betriebene Fahrzeuge erweitert werden. Durch die Einrichtung von sogenannten Umweltspur wird damit gleichzeitig der Radverkehr aber auch der Busverkehr gefördert. Indirekt profitiert auch der Fußverkehr, da dieser durch die verlagerten Radverkehre zusätzliche Flächen zur Verfügung hat. In diesem Fall wird die Barrierewirkung zwischen den beiden Bereichen der Fußgängerzone abgebaut. Der individuelle Kfz-Verkehr wird

⁴⁹ Anpassungen und Optimierungen der Lichtsignalanlagen haben bereits Jahr 2021 durch die Firma SIEMENS begonnen.

dahingegen eingeschränkt. Dabei ist sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems erhalten bleibt und die Verlagerungstrecken nicht überlastet werden.

Neben der Einrichtung der Umweltspur kann auch die gesamte Achse „Weigelstraße – Dr.-Pfleger-Straße – Sedanstraße“ als Umweltspur umfunktioniert werden, sodass gleichzeitig auch die „verbesserte Verknüpfung (zwischen) Bahnhof – ZOB – Innenstadt“ (siehe **M32**) unterstützt wird.

Die Einrichtung einer Umweltspur wird als eine verkehrlich sinnvolle und wirksame Möglichkeit gesehen, den Straßenzug für den Rad- aber auch für den Fußverkehr zu verbessern und damit auch die Fußgängerzone aufzuwerten. Zudem können Umweltpuren eine wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität sein.

Ein erstes Gespräch zu einer möglichen Herabstufung der Staatsstraße in diesem Abschnitt zwischen der Stadtverwaltung und dem Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach hat Anfang April 2022 stattgefunden. Hierbei wurde das Vorhaben unter bestimmten Voraussetzungen als möglich erachtet. Für den weiteren Prozess sollten daher detailliertere Untersuchungen veranlasst werden (siehe hierzu auch **Kapitel 14.2**).

In einer detaillierten Machbarkeitsstudie sollten dann konkrete Vorschläge zur Umgestaltung der parallelen Straßenzüge erarbeitet werden und darüber hinaus die Leistungsfähigkeit oder falls erforderlich die Umgestaltungsoptionen der einzelnen Knotenpunkte aufgezeigt werden. Dabei sind auch die relevanten Knotenpunkte entlang der B22 und der Süd-Ost-Tangente einzubeziehen, bspw. Vohenstraußer Straße / Edeldorfer Weg / B22 und Süd-Ost-Tangente / Leuchtenberger Straße / B22. Sollte das Vorhaben Umweltspur scheitern, sollte die bisherige Gestaltung (derzeit nur als Testversuch) beibehalten und optimiert werden (siehe **Anlage 6**).

M7: Machbarkeitsstudie zur Schaffung neuer Kfz-Infrastruktur

Die verkehrliche Wirkung für die Verlängerung der Süd-Ost-Tangente ist detailliert mit dem Verkehrsmodell als Planfallberechnung untersucht worden (siehe **Kapitel 14.1**).

Durch die Verlängerung der Süd-Ost-Tangente können vor allem sensible Straßenabschnitte – wie die Biberstraße, der Hopfenweg, aber vor allem auch die Vohenstraußer Straße – entlastet werden. Dem gegenüber stehen Verkehrszunahmen auf anderen Streckenabschnitten, die aber (prozentual) gering und damit verkehrlich vertretbar sind. Dabei ist sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems erhalten bleibt.

Aus rein verkehrlicher Sicht ist die Verlängerung der Süd-Ost-Tangente damit eine sinnvolle Netzergänzung im Weidener Straßennetz. Dem Maßnahmenvorschlag liegt demnach keine Wertung in Bezug die Naturschutz- und Umweltbelange und weiteren Einflussgrößen zu Grunde.

Ein erstes Gespräch zu einer möglichen Aufstufung zu einer Staatsstraße für die Süd-Ost-Tangente zwischen der Stadtverwaltung dem Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach hat Anfang April 2022 stattgefunden, in welchem das Vorhaben unter bestimmten Voraussetzungen als möglich erachtet wurde. Für den weiteren Prozess sollten daher weitere Untersuchungen veranlasst werden. Neben einer verkehrs- und entwurfstechnischen Machbarkeitsstudie werden auch andere essenzielle Fachgutachten (insbesondere Naturschutz und Umweltbelange) erforderlich, auf deren Basis ein politischer Beschluss angestrebt werden sollte.

M8: Erarbeitung eines detaillierten Parkraum(bewirtschaftungs)konzeptes

Wie aus der Analyse ersichtlich (siehe **Kapitel 4.2**), stehen in der Innenstadt von Weiden im Allgemeinen ausreichend viele Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Jedoch ließ sich eine sehr unterschiedliche Verteilung der Nachfrage feststellen. Besonders nachgefragt sind in Weiden Stellplätze in direkter Innenstadtlage und die unbewirtschafteten Stellplätze. Daher sollte eine Erweiterung des bewirtschafteten Innenstadtbereichs, insbesondere nördlich der Bürgermeister-Prechtl-Straße dringend geprüft werden (siehe **Abbildung 50**).

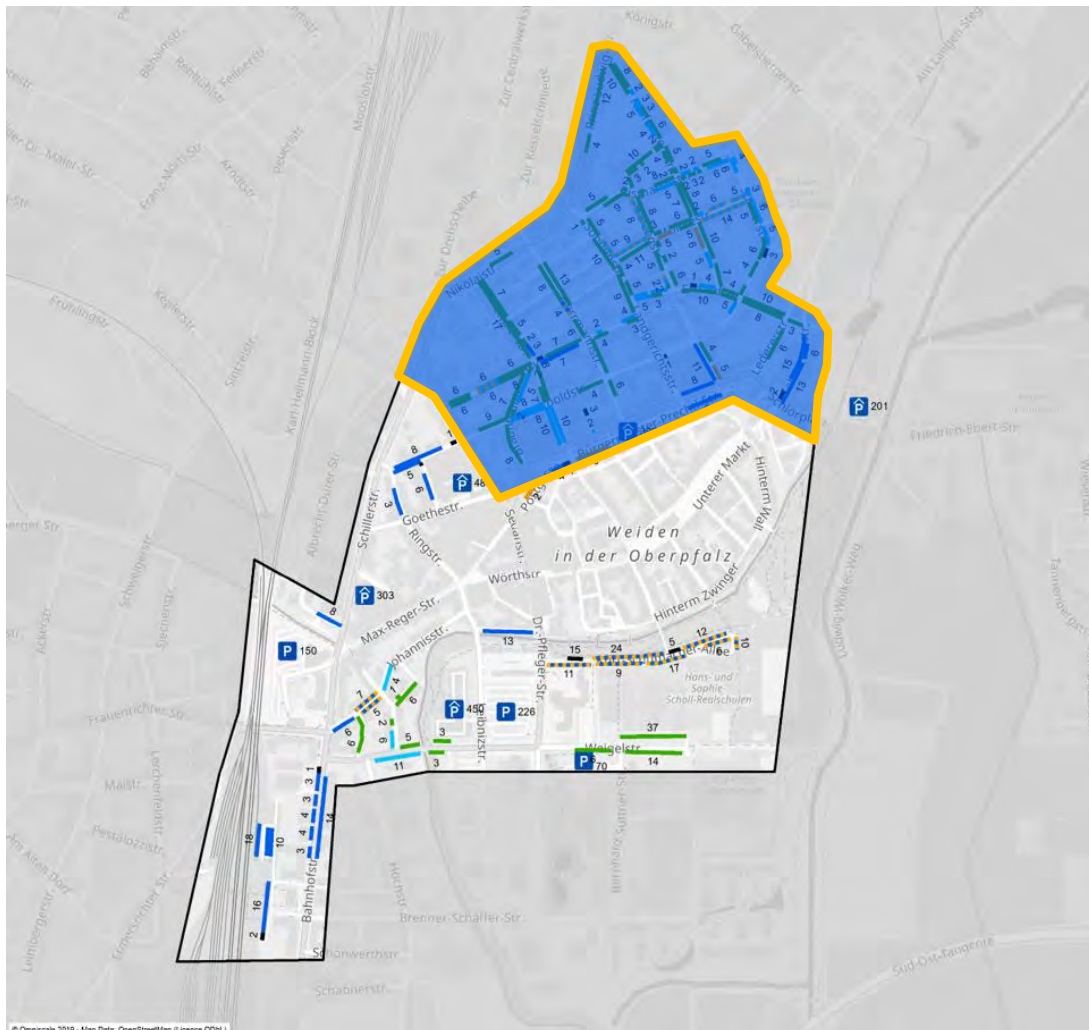


Abbildung 50: Erweiterung des bewirtschafteten Innenstadtbereichs (nördl. Bürgermeister-Prechtl-Straße)

Durch eine angepasste Parkraumbewirtschaftung (mit Aussagen zu Gebührenanpassung, Anpassung Zoneneinteilung,...) soll die Überlastung verringert, eine Verlagerung auf vorhandene Parkieranlagen bezweckt und auch das Überdenken des Mobilitätsverhaltens sowie ggfs. ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel beeinflusst werden.

Um das Stadtzentrum als attraktiven Wohnstandort zu sichern und auch ortsbildprägende historische Bausubstanz langfristig zu unterhalten, ist die Bereitstellung von Parkraum im öffentlichen Raum, auch für Anwohner, erforderlich. Das gewohnheitsmäßige Parken im öffentlichen Straßenraum darf jedoch nicht dazu führen, dass aus Bequemlichkeit andere Verkehrsteilnehmer behindert werden und die Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum eingeschränkt wird. Die Gründe für das Parken im Straßenraum, trotz anderweitig verfügbarer Stellplätze, sind vielfältig. Für Bewohner zählen hierzu beengte

private Stellplätze oder Garagen, die nur aufwändig anfahrbar sind, die missbräuchliche Nutzung von Garagen für andere Zwecke und der Zeitaufwand für das Öffnen und Schließen von Toren bzw. das nicht vorhanden sein von privaten Stellplätzen. Mit der Anpassung und Ausweitung bzw. der Konkretisierung des Bewohnerparkkonzeptes soll eine bessere Auslastungsverteilung erreicht werden sowie eine Einbindung neuer bewirtschafteter Bereiche erfolgen. Sollte die Parkraumnachfrage der Bewohner das verbleibende Parkraumangebot übersteigen, sollte geprüft werden, ob für Bewohner Stellplätze in Parkierungsanlagen bereitgestellt werden können.

Auch die Einführung eines Parkleitsystems kann Gegenstand eines Parkraumkonzeptes sein. Im Fall von Weiden wurde im Rahmen einer vertiefenden Betrachtung bereits eine Anpassung des städtischen Parkleitsystems behandelt (siehe **Anlage 9**). Hierbei wurden einzubindende Parkierungsanlagen untersucht sowie das optimale Beschilderungssystem dargestellt. Bei anfallenden Änderungen im Parkraumangebot bzw. bei Änderungen des Verkehrsnetzes ist das Parkleitsystem jeweils dahingehend anzupassen.

Grundsätzlich sollte das detaillierte Parkraum(bewirtschaftungs)konzept also die Möglichkeiten aufzeigen, wie die Instrumente der Parkraumbewirtschaftung (Parkdauerbeschränkung, Bewohnerparken, Parkgebühren, Parkzonen etc.) am sinnvollsten eingesetzt werden können, um die gewünschten Ziele zu erreichen.



Abbildung 51: Überprüfung und Anpassung der Parkraumbewirtschaftung außerhalb Untersuchungsbereich

Hierbei sollten ggfs. auch die Bereiche außerhalb des untersuchten Gebietes mitbrachtet werden. Eine Überprüfung und Anpassung der Parkraumbewirtschaftung auch außerhalb des Untersuchungsgebietes kann sinnvoll sein, wenn weitere wichtige Ziele wie z.B. das Klinikum, Berufsschule etc. mit integriert werden sollen. Auch durch die neue Achse des „Wittgartendurchstichs“ kann z.B. eine Erweiterung der Bewirtschaftung bis auf die Westseite der Bahn erforderlich werden.

M9: Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen

Ordnungswidriges Parken schränkt die Funktionalität des Systems Straße ein. Wenn Gehwege, Radverkehrsanlagen, Einfahrten, Wendemöglichkeiten etc. beparkt werden bzw. Halteverbote nicht eingehalten werden, dann hat das

direkte Konsequenzen für die restlichen Verkehrsteilnehmer. Zudem ist es auch ungerecht gegenüber den zahlenden Parkkunden, wenn ordnungswidriges Parken nicht ausreichend geahndet wird.

Insbesondere durch das Unterbinden von nicht gestattetem Geh- und Radwegparken (Halt-/ Parkverbot) lässt sich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine allgemein verbesserte Barrierefreiheit im Stadtgebiet erzielen. Somit kann auch die Wirkung anderer Maßnahmen (z.B. **M25**) durch die konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen verstärkt werden.

Umsetzungsstrategie Kfz-Verkehr

In **Tabelle 4** sind die Wirkung, Kosten sowie Priorität und der Zeithorizont der Maßnahmen für den Kfz-Verkehr dargestellt:

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
M1 Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig
Sonstige Bemerkung	- ggfs. Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen (Umlauf- und Fahrplanzeiten) - im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten der StVO - im Zusammenhang mit Maßnahme im Radverkehr			
M2 Geschwindigkeitskontrollen im Kfz-Verkehr	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig, fortlaufend
Sonstige Bemerkung	- im Zusammenhang mit Maßnahmen im Radverkehr - ggfs. in Zusammenarbeit mit der Polizei oder Verkehrsbehörde			
M3 Prüfung der Umgestaltung von Straßenräumen → Umbau und/ oder Neuordnung	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis langfris- tig, fortlaufend
Sonstige Bemerkung	- im Zusammenhang mit Maßnahmen im Rad-/ Fuß- verkehr und ÖPNV - im Zusammenhang mit Verkehrstechnische Überprüfung Knotenpunkt Frauenrichter Straße/ Weigelstraße/ Bahnhofstraße - Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen			
M4 Verkehrstechnische Überprüfung Knotenpunkt Frauenrichter Straße/ Weigelstraße/ Bahnhofstraße	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig
Sonstige Bemerkung	- im Zusammenhang mit Maßnahmen im Rad-/ Fuß- verkehr und ÖPNV (Busbeschleunigung) - im Zusammenhang mit Umgestaltung Bahnhofstraße - im Zusammenhang mit Neugestaltung und Verlegung Busbahnhof			

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
Überprüfung von Gestaltung und Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten M5 <i>Sonstige Bemerkung</i>	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig, fortlaufend
	- im Zusammenhang mit Maßnahmen im Rad-/ Fuß- verkehr und ÖPNV (Busbeschleunigung) - ggfs. Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger			
Umsetzung Umweltpur → In der Sedanstraße/ Dr.-Pfleger- Straße zwischen Bürgermeister- Prechtl-Straße und Kurt-Schumacher- Allee M6 <i>Sonstige Bemerkung</i>	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig
	- im Zusammenhang mit Maßnahmen ÖPNV - im Zusammenhang mit Kfz-Maßnahmen (Parallelachsen) - Abstimmung mit Baulastträger erforderlich			
Machbarkeitsstudie zur Schaffung neuer Kfz-Infrastruktur → Verlängerung der Süd-Ost-Tan- gente zwischen B22 und St2166 M7 <i>Sonstige Bemerkung</i>	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
	- weitere essenzielle Fachgutachten (insbesondere Naturschutz und Umweltbelange) erforderlich - abhängig von Flächenverfügbarkeit, Besitzverhältnis- sen			
Erarbeitung eines detaillierten Park- raum(bewirtschaftungs)konzeptes M8 <i>Sonstige Bemerkung</i>	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
	- kann Wirkungen von anderen Maßnahmen verstär- ken - im Zusammenhang mit Maßnahmen im ÖPNV			
Konsequente Kontrolle und Ahn- dung von Parkvergehen M9 <i>Sonstige Bemerkung</i>	✓✓✓	€€€	+++	fortlaufend
	- kann Wirkungen von anderen Maßnahmen verstär- ken - Verbesserung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet			

Tabelle 4: Maßnahmen Kfz-Verkehr (M1 bis M9)

15.2.2 Radverkehr

Übergeordnetes Ziel der Maßnahmen ist eine Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr und dadurch eine weitere Erhöhung des Radverkehrsanteils in Weiden. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. Oftmals muss erst ein Angebot geschaffen werden, bevor der Bedarf entsteht. Radverkehrsplanung beinhaltet nicht nur die Verbesserung bzw. Herstellung der geeigneten Infrastruktur, sondern auch weiche Maßnahmen, wie z.B. Kommunikation, Marketing etc. Um die gewünschten Verbesserungen zu erreichen, sollte der Radverkehr kontinuierlich gefördert werden.

Gesamtstädtisch wird ein flächendeckendes Radverkehrsnetz angestrebt (siehe **Plan 29**), das sicheres und attraktives Radfahren nicht nur auf separaten Wegen und in Wohnquartieren, sondern in allen Straßen ermöglicht. Dies ist wichtig, da in den meisten Straßen in Weiden Verkehrsquellen und -ziele (Wohnungen, Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen, Geschäfte usw.) liegen. Dabei bedeutet eine Route im Radverkehrsnetz nicht zwangsläufig, dass die Route auch separate Radverkehrsanlagen aufweist. Als Normalfall wird innerstädtisch zunächst die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr betrachtet. In Bereichen, in denen die zulässige Geschwindigkeit jedoch 50 km/h oder mehr beträgt, sollte über geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr nachgedacht werden, um eine möglichst hohe Nachfrage beim Radverkehr zu erzielen.

Unabhängig von Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteilen sind im Allgemeinen je nach Situation folgende nicht-bauliche Maßnahmen denkbar.

1. Prüfen, ob Schutzstreifen möglich sind. Für beidseitige Schutzstreifen muss die Fahrbahn 7,00 m breit sein. Nach geltender Rechtslage sind Schutzstreifen nur innerorts möglich. Erste Modellversuche haben gezeigt, dass Schutzstreifen unter bestimmten Voraussetzungen auch außerorts innerhalb der empfohlenen Einsatzbereiche eine geeignete Maßnahme zur Führung des Radverkehrs sein können.⁵⁰
2. Wenn Schutzstreifen nicht möglich sind, können Fahrradpiktogramme am rechten Fahrbahnrand verdeutlichen, dass Fahrräder in diesem Bereich gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn nutzen. Dies bietet sich insbesondere auf Strecken an, in deren Verlauf gute Radverkehrsanlagen grundsätzlich vorhanden sind, aber auf einem bestimmten Streckenabschnitt nicht weitergeführt werden können.⁵¹

⁵⁰ Quelle: Schutzstreifen außerorts; Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern – Schlussbericht 2017

⁵¹ Es ist nicht erforderlich, dass die Fahrradpiktogramme im gesamten Verlauf der Strecke angebracht werden. Gerade in den Übergangsbereichen zwischen Radverkehrsanlage und Mischverkehr sind sie sehr hilfreich.

- Prüfen, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung (T30) möglich ist. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert die Verträglichkeit von gemeinsamer Nutzung der Fahrbahn. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann auch mit Schutzstreifen oder Fahrradpiktogrammen kombiniert werden.

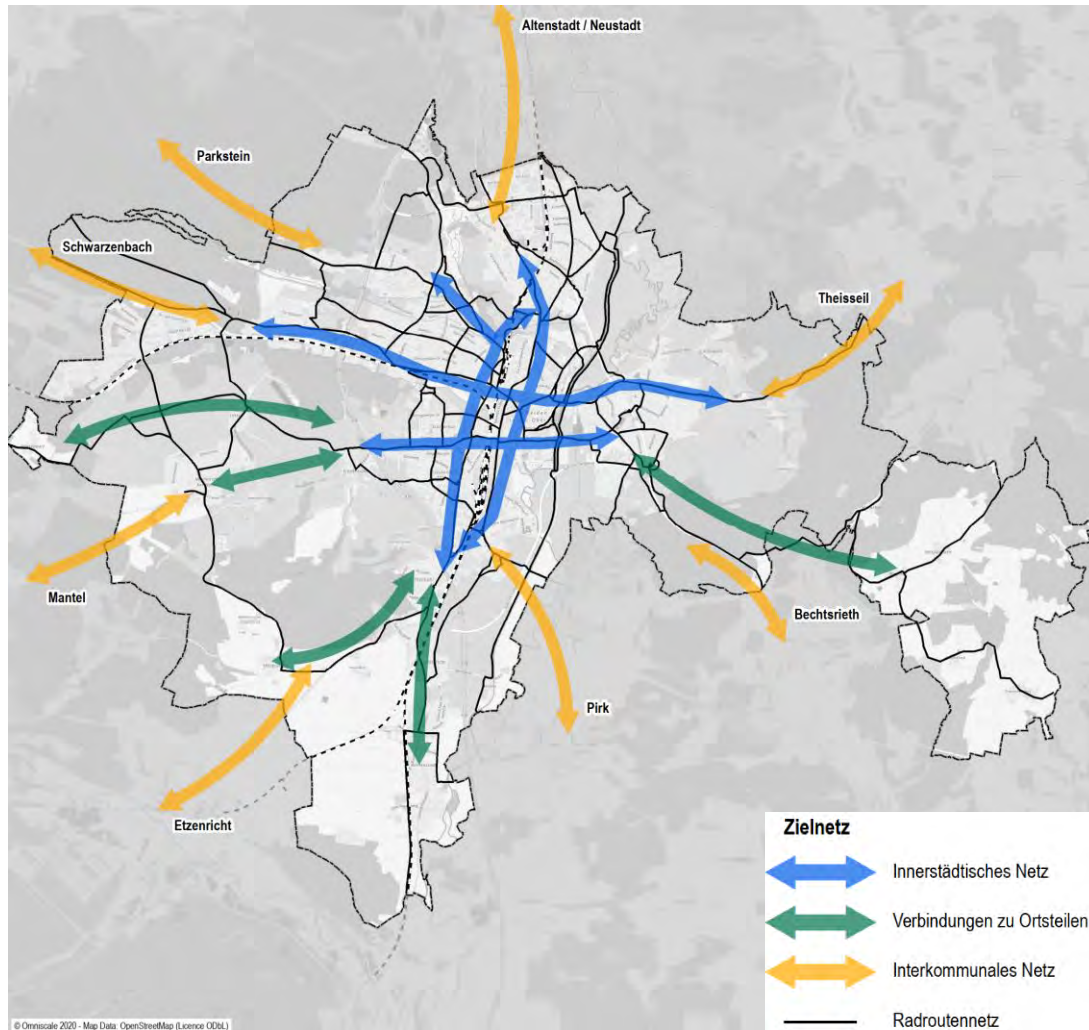


Abbildung 52: Zielbetrachtung des Radverkehrsnetzes

Ebenso wie bei einer Betrachtung des Kfz-Netzes wird es auch beim Radverkehr immer wichtiger, eine überregionale Betrachtung der Radverbindung vorzunehmen. So hat das vorliegende Mobilitätskonzept zunächst nur die Radverbindungen auf dem generierten Netz innerhalb der Stadtgrenzen untersucht. Langfristig werden aber auch die aus dem Stadtgebiet hinaus verlaufenden Verbindungen in die angrenzenden Kommunen immer mehr an Bedeutung gewinnen. Um den Radverkehr in der Gesellschaft als alltägliches Fortbewegungsmittel weiter zu stärken, zu bündeln und sicher zu führen, sollten langfristig auch überregionale Radwegeverbindung immer weiter in den

Fokus rücken. So können beispielsweise mit stadt- bzw. regionenweiten Radverkehrskonzepten gezielt Potentiale im Radverkehr aufgezeigt sowie geeignete Einzelmaßnahmen erarbeitet werden. Das Angebot eines lückenlosen Radverkehrsnetzes im Nachbarortsverkehr mit geeigneten und den Richtlinien entsprechenden Anlagen, stellt somit zukünftig einen wichtigen Baustein der Radverkehrsförderung im Quell- / Ziel-Verkehr der Stadt Weiden dar.

M10: Optimierung von Radverkehrsanlagen

Grundsätzlich sollten Radverkehrsanlagen und Straßen, auf welchen der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, einen hohen Fahrkomfort aufweisen und möglichst den aktuellsten Anforderungen entsprechen. Oberste Priorität hat dabei, dass auf allen Radverkehrsanlagen die Verkehrssicherheit zu jedem Zeitpunkt gewährleistet ist.

Auf einigen – vor allem innerorts-Abschnitten – im Stadtgebiet (z.B. die Nord-Süd-Achse Regensburger Straße – Bahnhofstraße – Dr.-Martin-Luther-Straße oder die Friedrich-Ebert-Straße und die Vohenstraußer Straße) sind zwar teilweise grundsätzlich Radverkehrsanlagen vorhanden, diese entsprechen aber nicht immer den Standards – insbesondere in Bezug auf vorhandene Breiten und Ausführung.

Seit der Einführung von Schutzstreifen (früher Angebotsstreifen) in der StVO haben sich folgende Erkenntnisse herauskristallisiert:

- Radfahrende fühlen sich auf getrennten Radwegen und auf Radfahrstreifen i.d.R. sicherer als auf Schutzstreifen.
- Um die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad zu fördern, ist es wichtig, dass die Radverkehrsführung subjektiv als sicher empfunden wird.
- Neueste Studien zeigen, dass das subjektive Sicherheitsgefühl von Radfahrern maßgeblich von der Führungsform abhängig ist. Das Sicherheitsgefühl auf Schutzstreifen ist auf stark befahrenen Straßen aufgrund von Überholabständen i.d.R. geringer als auf Radfahrstreifen⁵².
- Aufgrund der Kfz-Verkehrsmengen und der zulässigen Geschwindigkeiten sollten mindestens die Regelmaße von 1,50 m für Schutzstreifen (ggfs. inkl. erforderlicher Sicherheitsräume von 0,25-0,75 m) eingehalten werden.
- Lastenräder und Fahrradgespanne setzen sich immer weiter durch und haben erhöhte Flächenansprüche.

⁵² Um eine weitere Förderung des Radverkehrs zu erzielen und die Einhaltung der Mindestüberholabstände der StVO innerorts von 1,5 m zu gewährleisten, bietet sich daher i.d.R. eine Radverkehrsinfrastruktur von mind. 1,85 m (Radfahrstreifen) an.

- Daher sollte bei entsprechender Straßenbreite bzw. Fahrbahnbreite erwogen werden, Radfahrstreifen mit mind. 1,85m Breite anzubieten.
- Wenn der angrenzende Kfz-Fahrstreifen mind. 3,25 m breit ist, kann bei größerer Flächenverfügbarkeit erwogen werden, breitere Radfahrstreifen anzubieten.
- Im Querschnitt bedeutet dies in der Regel: ab einer Fahrbahnbreite (zwischen den Bordsteinen) von 10,20 m können Radfahrstreifen dazu beitragen, dass mehr Rad gefahren wird.

Sofern es die Straßenraumbreiten zulassen, sind daher Radfahrstreifen gegenüber Schutzstreifen i.d.R. vorzuziehen. Die Wahl der geeigneten Führungsform muss aber immer im Einzelfall geprüft werden.

Es wird daher eine richtlinienkonforme Umgestaltung und in Anlehnung an die oben genannten Erkenntnisse zu Schutzstreifen, eine Optimierung der vorhandenen Radverkehrsanlagen empfohlen. Dabei ist vor allem auch die Anpassung an veränderte Anforderungen (z.B. StVO, geänderte Nutzungsansprüche⁵³, etc.) zu berücksichtigen.

Die Optimierung von Radverkehrsanlagen beinhaltet dabei nicht nur die Infrastruktur entlang einer Strecke, sondern auch die Übergänge zu Knotenpunkten und vor allem auch innerhalb wechselnder Führungsarten. Besteht bspw. die Anforderung, eine Radverkehrsanlage aus dem Seitenraum auf der Fahrbahn weiterzuführen, klassischerweise beim Übergang zwischen außer- und innerorts-Straßen, sollte auch für den Kfz-Verkehr der Wechsel des Radverkehrs auf die Fahrbahn ersichtlich sein. An den betroffenen Stellen sollten deutlich sichtbare Ausleitungen hergestellt werden, um Radfahrende sicher von einer Radverkehrsanlage in den Mischverkehr auszuleiten (siehe **Abbildung 53**).



Abbildung 53: Beispiele für verschiedene Überleitungen des Radverkehrs

Je nach Kfz-Verkehrsmenge und Schwerverkehrsanteil ist in der weiteren Planung jeweils zwischen einem einfachen Einleiten oder einer aufwändigeren

⁵³ Hierunter fallen z.B. breitere Fahrräder (Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger etc.).

und teureren Maßnahme abzuwägen. Je nach Lage kann eine einfache Markierung die Situation bereits verbessern. Zudem kann die Einleitung im Übergangsbereich mithilfe einiger Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. An den Übergängen zwischen der Fahrbahn und Radwegen sowie an Querungsstellen (Furten) sollten im gesamten Stadtgebiet zudem die Bordsteinabsenkungen auf ihre Höhe und die Befahrbarkeit fahrdynamisch überprüft werden. An lichtsignalgeregelten Knotenpunkten sowie überall dort wo der Radverkehr Vorrang gegenüber ein- oder abbiegendem Verkehr hat (Einmündungen, Grundstückszufahrten etc.) sollten Radfahrerfurten markiert werden, um das Konfliktpotential zu minimieren. Hilfreich können hierbei auch rot eingefärbte Bereiche mit Radfahrerpiktogrammen sein.

Darüber hinaus gilt es auch weitere punktuelle Mängel zu erfassen und zu beheben. Mängel die schnell behoben werden können, sind beispielsweise Verschmutzungen, Beschädigungen, Ausbesserungen der Markierungen oder defekte Beleuchtungen. Hierfür ist ein Konzept zur systematischen Erfassung und kurzfristigen Behebung von Mängeln hilfreich. Es empfiehlt sich, regelmäßig (möglichst zweimal im Jahr) die Qualität der Radverkehrsanlagen flächendeckend zu prüfen und vorliegende Mängel umgehend zu beseitigen. Hierfür können auch unterschiedliche Formen der Bürgerbeteiligung wie gemeinsame Netzbefahrungen, Meldeplattformen⁵⁴ oder Bürgerforen genutzt werden. Somit wird eine punktuelle Verbesserung vorhandener Radverkehrsanlagen erreicht.

M11: Herstellung von Radverkehrsanlagen

Das Angebot eines lückenlosen Radverkehrsnetzes mit geeigneten und den Richtlinien entsprechenden Anlagen stellt einen wichtigen Baustein der Radverkehrsförderung dar. Der Radverkehr kann über verschiedene Führungsformen, wie z.B. auf gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder im Mischverkehr / auf Fahrradstraßen geführt werden. Die Wahl der geeigneten Führungsform hängt hierbei jeweils von den örtlichen Gegebenheiten (Straßenraumbreiten, Verkehrsbelastungen etc.) ab und muss im Einzelfall geprüft werden. Es kann daher keine stadtweite einheitliche Führungsform definiert werden.

Eine Mischung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr ist in den meisten Fällen verträglicher als eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr und sollte entsprechend der heutigen Rechtslage (StVO 2013 und VwV-StVO 2013⁵⁵) die Regel sein. Entsprechend der ERA ist Radverkehr auf der Fahrbahn bei

⁵⁴ Eine entsprechende Meldeplattform kann entweder von der Stadt Weiden selbst betrieben werden oder es ist eine Einbindung in regionenweite Meldeplattformen möglich. Ein entsprechender Mängelmelder ist beispielsweise unter <https://www.radland-bayern.de/bfr/bfr-maengelmelder/> derzeit im Aufbau.

⁵⁵ Inkrafttreten der letzten Änderung: 28.07.2021

höheren Kfz-Belastungen jedoch nur in Verbindung mit Radfahr- oder Schutzstreifen und / oder reduzierten Geschwindigkeiten verträglich (siehe **Abbildung 54**).



Abbildung 54: Beispiele für gemeinsame Führung von Kfz- und Radverkehr (Radfahrstreifen links / Schutzstreifen rechts)

Im Weidener Radnetz sind hauptsächlich Lücken auf außerorts-Strecken festgestellt worden, die als Ortsteilverbindungen bzw. Verbindungen zur Kernstadt dienen. Eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr ist aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten als unverträglich einzustufen. Es wird empfohlen, auf diesen Routen separate Radverkehrsanlagen in Form von baulich angelegten Radwegen (VZ 237 StVO) oder gemeinsamen Geh- und Radwegen (VZ 240 StVO) zu prüfen (siehe **Abbildung 55**).

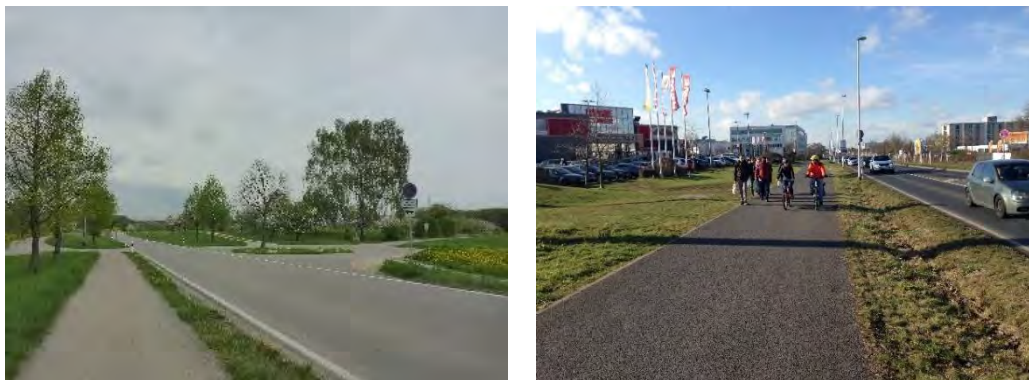


Abbildung 55: Beispiele möglicher Führungsformen des Radverkehrs außerorts (Radweg / gem. Geh- und Radweg)

Hierbei sei für das Weidener Routennetz bspw. die Ortsteilverbindung zwischen Neunkirchen oder Rothenstadt zu der Kernstadt, aber auch zwischen Neunkirchen und dem Gewerbegebiet Weiden-West genannt. Auch auf den interkommunalen Verbindungen bspw. nach Theisseil oder Schirmitz besteht bisher keine annehmbare Infrastruktur.

Doch auch innerorts finden sich, trotz des bereits vorhandenen Angebotes, noch Routenabschnitte, die über keine Radverkehrsanlagen verfügen. Entlang dieser Routen sind die Kfz-Verkehrsmengen in der Regel so hoch, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht ausreichend erscheint, um die Sicherheit der Radfahrenden ausreichend zu gewährleisten. Die Herstellung geeigneter Radverkehrsanlagen wird bspw. entlang der Frauenrichter Straße empfohlen oder entlang der Ortsdurchfahrt Rothenstadt.

Die Erfordernis zur Herstellung von Radverkehrsanlagen innerorts ist zudem abhängig von den Geschwindigkeitsanpassungen (Tempo 30) im Kfz-Verkehr (siehe **M1**). Sind in den vorgeschlagenen Straßenabschnitten keine Temporeduzierungen möglich, sind Radverkehrsanlagen zu prüfen, z.B. Bürgermeister-Prechtl-Straße oder Straßenzug Joseph-Haas-Straße – Tulpenstraße – Mooslohstraße.

M12: Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen

Neben der Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit verbessert eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Verträglichkeit der gemeinsamen Nutzung von Radverkehr und MIV auf der Fahrbahn. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann, wenn notwendig, auch mit Schutzstreifen kombiniert werden.

Wird eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eingeführt, sind gemäß StVO keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen erforderlich. Schutzstreifen sind nach ERA2010 dennoch bei der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erlaubt, solange es sich nicht um eine Tempo-30-Zone handelt. Wird nicht nur eine Temporeduzierung, sondern auch eine Tempo-30-Zone eingerichtet, sind gemäß StVO keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen erforderlich bzw. erlaubt. Um schutzbedürftigen Radfahrenden dennoch zusätzlich ein Angebot zur Verfügung zu stellen, sind sogenannte „andere Radwege“ oder Piktogramm Spuren (siehe hierzu auch **M11**) denkbar.

Eine Reduzierung der zul. Kfz-Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h wird z.B. für die Ortsdurchfahrt Neunkirchen, den Hammerweg, Hopfenweg und Biberstraße, die Schweigerstraße, Pressather Straße, Bürgermeister-Prechtl-Straße, Weigelstraße und den Straßenzug Joseph-Haas-Straße – Tulpenstraße vorgeschlagen.

Je nach Lage im Straßennetz sollten zusätzliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, z.B. Einengungen, Versätze, Aufpflasterungen, etc. (siehe (siehe **M1**) und verstärkte Kontrollen der Geschwindigkeiten ergänzend umgesetzt werden (siehe **M2**) um die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu forcieren und damit die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen.

Die Umsetzung der Maßnahme ist immer im Zusammenhang mit Maßnahmen im Kfz zu sehen und ggfs. in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen in

Bezug auf Umlauf- und Fahrplanzeiten. Letztendlich obliegen der Geschwindigkeitsreduzierung die gesetzlichen Möglichkeiten der StVO. So ist es zum derzeitigen Zeitpunkt möglich, dass noch nicht auf allen aufgeführten Straßen(abschnitte) in einem ersten Schritt eine Tempo-Reduzierung umsetzbar ist. Da das vorliegende Mobilitätskonzept jedoch eine Richtschnur für die nächsten 10-15 Jahre bildet und Änderungen der Rahmenbedingungen (Anpassung der Bundesgesetze, der StVO, Handlungsspielräume aufgrund von Lärmaktionsplanungen) in dieser Zeit möglich sind, verbleiben sämtliche Abschnitte im Konzept.

M13: Prüfen der Umsetzung von Fahrradstraßen und Piktogrammspuren

Fahrradstraßen beschreiben Straßen, die in erster Linie dem Radverkehr vorbehalten sind (siehe **Abbildung 56**). Sie können jedoch für andere Verkehrsteilnehmer mit Zusatzzeichen zugelassen werden.

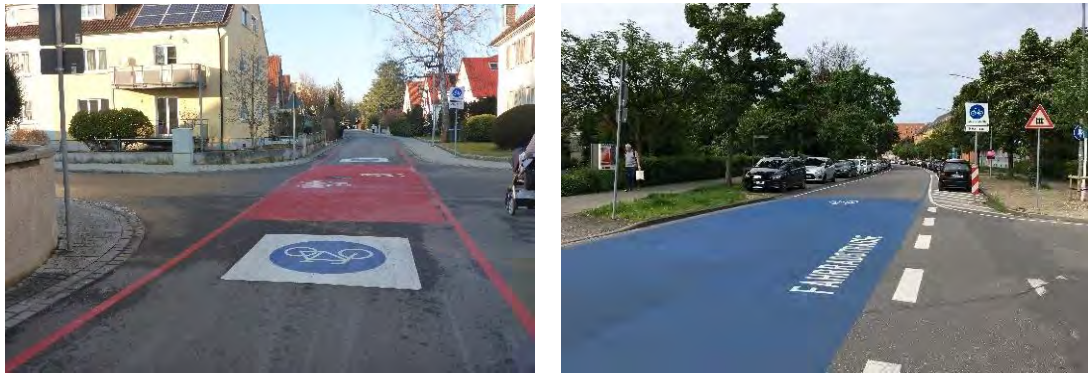


Abbildung 56: Beispiele für verschiedene Gestaltungen von Fahrradstraße

Die Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen liegt bei 30 km/h. Radfahrende dürfen, mit Rücksichtnahme auf die anderen Verkehrsteilnehmer und entgegenkommende Radfahrende, nebeneinander fahren. Eine Obergrenze von Kfz-Verkehrsmengen innerhalb einer Fahrradstraße ist in den Richtlinien nicht definiert. Insbesondere die einseitig für den Kfz-Verkehr freigegebene Fahrradstraße kann Einbahnstraßen ersetzen und fügt sich gut in Einbahnstraßensysteme ein.

Das Prüfen und Umsetzen von Fahrradstraßen im Kerngebiet wird empfohlen. Hierbei kommen beispielsweise die Schweigerstraße, die Weigelstraße, die Luitpoldstraße, die Leimberger Straße oder auch die Peuerlstraße⁵⁶ in Betracht.

⁵⁶ Die Peuerlstraße erscheint in Hinblick auf eine Fahrradstraße nur sinnvoll, wenn eine Bündelung des Kfz-Verkehrs auf der südlichen Mooslohstraße angestrebt wird (siehe M3). Grundsätzlich ist es auch möglich eine Fahrradstraße in der südl. Mooslohstraße zu etablieren und den motorisierten Verkehr (Kfz und Linienbusse) auf der Peuerlstraße zu bündeln.

Zur Einführung von Fahrradstraßen bedarf es gesonderter Untersuchung der Straßenabschnitte. Insbesondere bei Einführung der ersten Fahrradstraßen muss das „Instrument“ Fahrradstraße ausführlich über Kampagnen in der Öffentlichkeit erklärt werden. Es wird empfohlen eine der vorgeschlagenen Straßen, z.B. Luitpoldstraße, als Start im Sinne eines „Leuchtturmprojektes“ in das System Fahrradstraße zu sehen. Weitere Straßenabschnitte sollten sukzessive folgen.

Gemäß StVO ist es nicht zulässig in Tempo-30-Zonen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen auszuweisen. Hier besteht aber die Möglichkeit, sogenannte „andere Radwege“ oder Piktogrammspuren ergänzend anzulegen. Zur Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr ist eine zusätzliche Piktogrammspur (bzw. Piktogrammkette) auf der Fahrbahn in Bereichen sinnvoll, in denen der Seitenraum nicht vom Radverkehr genutzt werden kann bzw. darf (siehe **Abbildung 61**).



Abbildung 57: Beispiele für Piktogrammspuren (innerhalb Tempo-30-Zone / auf Hauptverkehrsstraßen)

Die Piktogrammspur soll das Miteinander im Straßenverkehr verdeutlichen und die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer verstärken. Die Akzeptanz der Autofahrer gegenüber dem Radverkehr auf der Fahrbahn soll erhöht werden. Zusätzlich soll das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden gestärkt werden, damit diese von den Vorteilen des Fahrbahnfahrens profitieren können. Da sie sich im Blickfeld des Autofahrers befinden, werden sie besser wahrgenommen und Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen reduziert. Der Radverkehr profitiert von der direkten Wegeföhrung, gleichzeitig werden Konflikte mit dem Fußverkehr im Seitenraum vermieden.

Piktogrammspuren können bspw. in der Straße Merklsteig, Königsberger Straße oder in den Ortsdurchfahrten von Tröglersricht, Muglhof, etc. eine sinnvolle Ergänzung zur Tempo-30-Zone sein.

M14: Prüfen der Freigabe von Einbahnstraßen und Sackgassen

Das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr bedeutet in vielen Fällen ein Vermeiden von Umwegen und ist darüber hinaus häufig eine sehr einfache (und kostengünstige) Maßnahme, den Radverkehr zu fördern. Sie werden über die Zusatzzeichen 1022-10 ("Radfahrer frei"), 1000-32 ("Radfahrer von links und rechts") und 1000-33 ("Radfahrer im Gegenverkehr") angelegt. Gleiches gilt für die Öffnung von Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr über die StVO.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für den Radverkehr sind die möglichen Straßen bzw. Straßenabschnitte auf die folgenden notwendigen Kriterien zu überprüfen:

- beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h
- ist eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden (ausgenommen an kurzen Engstellen)
- beträgt die Fahrbahnbreite bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen mindestens 3,5 m
- ist die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich
- ist für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt

Werden die Kriterien nicht erfüllt, sind Anpassungen in Form von zusätzlicher Markierung, wie auf **Abbildung 58** zu sehen, oder die Neuorganisation des Parkens notwendig.



Abbildung 58: Beispiele Markierungen und Beschilderung in Gegenrichtung freigegebener Einbahnstraßen

Grundsätzlich liegen auf dem generierten Radroutennetz explizit keine Einbahnstraßen. Gleichwohl sollten auch außerhalb des Netzes sukzessive die Einbahnstraßen auf ihre Tauglichkeit zur Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft werden. Als Beispielstraßen seien zunächst die Schei-

benstraße, die Kettelerstraße, die Asylstraße⁵⁷, die Luitpoldstraße und die Johannisstraße rund um die Altstadt genannt. Eine Ausweitung der Überprüfungen auf das gesamte Stadtgebiet wird empfohlen.

M15: Umgestaltung von Knotenpunkten

An Knotenpunkten besteht für den Radverkehr eine erhöhte Unfallgefahr. Durch die Verlegung des Radverkehrs aus dem Seitenraum auf die Kfz-Fahrbahn erhöht sich vor allem auch an den signalisierten Knotenpunkten der Bedarf an einer Verbesserung/ Optimierung der Radverkehrsführung. Dabei spielt vor allem das Linksabbiegen eine bedeutende Rolle für ein zügiges Vorkommen im Alltagsverkehr. Während eine Führung im Seitenraum häufig mit dem sogenannten „Inselhüpfen“ verbunden ist, ermöglicht eine Führung auf der Fahrbahn in der Regel ein direkteres Linksabbiegen.

Die Knotenpunkte sollten von allen Verkehrsteilnehmern einfach, übersichtlich und damit sicher befahren werden können. Zum Abbau der Sicherheitsdefizite hat größte Priorität, dass schon vor Einfahrt in den Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrsführung erkennbar ist. Folgende Aspekte sind für den Radverkehr von großer Bedeutung:

- gute Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern
- Sichere und direkte Führung des Radverkehrs
- Bei Bedarf ausreichend dimensionierte Warteflächen für den Radverkehr
- Entschärfung des Konflikts zwischen rechts abbiegendem Kfz-Verkehr und geradeaus fahrendem Radverkehr
- Sichere Lösungen für den links abbiegenden Radverkehr

Auf Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von über 30 km/h eignet sich in Problembereichen die Anlage von farbiger Markierung von Radfahrstreifen und allgemein die Anlage von Aufstellflächen und Abbiegespuren. Hierbei kommen häufig aufgeweitete Radaufstellstreifen bzw. vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zum Einsatz (siehe **Abbildung 59**).

⁵⁷ Die Umsetzung in der Asylstraße hat bereits begonnen.

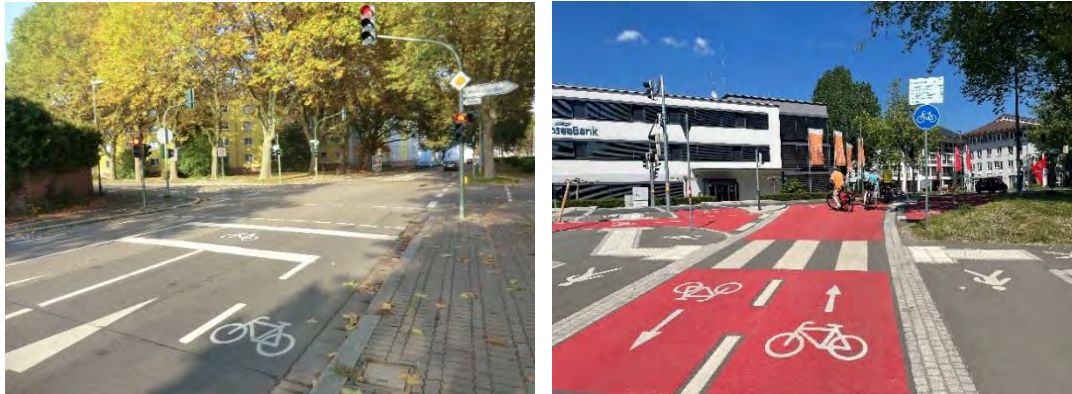


Abbildung 59: Beispiele für Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten

Handlungsbedarf wird beispielsweise an folgenden Knotenpunkten gesehen:

- Frauenrichter Straße/ Weigelstraße/ Bahnhofstraße,
- Friedrich-Ebert-Straße/ Leuchtenberger Straße,
- Vohenstraußer Straße/ Edeldorfer Straße,
- Dr.-Seeling-Straße/ Moosbürger Straße,
- dem Bereich Beyer-Eck,
- Knotenpunkt Rotkreuzplatz und
- Knotenpunkt Hammerweg/ Johann-Sebastian-Bach-Straße.

Die Umgestaltung muss dabei immer in abhängig von den Flächenverfügbarkeiten der jeweiligen Knotenpunkte sowie im Zusammenhang mit den Leistungsfähigkeiten geprüft werden. Zudem sind viele der dargestellten Knotenpunkte bereits im Rahmen von **M5** beim Kfz-Verkehr in die Betrachtung mit einbezogen. Die Maßnahme zeigt somit die an vielen Punkten auftretenden Wechselwirkungen und Synergien die aus Einzelmaßnahmen gezogen werden können.

M16: Herstellung von Querungshilfen

Überall dort, wo das innerstädtische Radroutennetz auf übergeordnete klassifizierte Straßen trifft, sollten für den Radverkehr geeignete Querungsanlagen vorzufinden sein. Lichtsignalanlagen und Mittelinseln bieten dem Radverkehr als Querungsstellen die Möglichkeit des sicheren Überquerens der Fahrbahn und führen somit zu einer höheren Verkehrssicherheit (siehe **Abbildung 60**). Insbesondere das Queren von stark befahrenen Straßen stellt ansonsten häufig eine unüberwindbare Barriere dar.



Abbildung 60: Beispiele für Querungsmöglichkeiten des Radverkehrs außerorts

Im Weidener Radroutennetz besteht der Bedarf an Querungshilfen für den Radverkehr größtenteils außerorts zum Queren von Hauptverkehrsstraßen. Eine sinnvolle Kombination mit Querungshilfen für den Fußverkehr ist zu prüfen.

So seien hierbei z.B. eine fehlende Querung über die B 470 (Weiden West), die Etzenrichter Straße, die Moosbürger Straße und die Vohenstraußer Straße genannt.

M17: Verbesserung / Erweiterung der Fahrradabstellanlagen

Um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu steigern, kommt der Bereitstellung von ausreichenden und den Standards entsprechenden Radabstellanlagen eine bedeutende Rolle zu.

Moderne Radabstellanlagen sollten schnell und bequem zugänglich, sicher (gute Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen) und witterungsgeschützt sein (siehe **Abbildung 61**). Überdachte Fahrradabstellanlagen verbessern darüber hinaus den Komfort und schützen das abgestellte Fahrrad vor Witterung. Auch Fahrradboxen („Minigaragen für Fahrräder“) sind an geeigneten Stellen, wie z.B. Verknüpfungspunkten denkbar. Diese bieten optimalen Schutz vor Wetter, Diebstahl und Vandalismus. Es wird daher ein Austausch vorhandener nicht mehr zeitgemäßer/ geeigneter Abstellanlagen (z.B. Felgenklemmer) empfohlen. Zudem sollte das vorhandene Angebot, insbesondere durch die Installation neuer Abstellanlagen an wichtigen Zielen im Stadtgebiet (z.B. entlang der Fußgängerzone/ Altstadt, an Freizeitzielen, an der Stadtverwaltung, an Einkaufsschwerpunkten, am Bahnhof, am ZOB,...) erweitert werden und bei Neuplanungen dieser Art Berücksichtigung finden.



Abbildung 61: Beispiele für Fahrradabstellanlagen verschiedener Standards (Fahrradboxen abschließbar, überdachte Anlehnbügel)

Eine Erweiterung von Fahrradboxen stellen Fahrradparkhäuser bzw. Bike+Ride-Anlagen⁵⁸ dar. Diese eignen sich vor allem für Bahnhöfe und Bahnhaltedpunkte sowie an wichtigen Zielen und Wohnquartieren. Sie sind in der Regel überdacht und aufgrund der geschlossenen Räume können die Fahrräder diebstahlsicher abgestellt werden. Darüber hinaus werden häufig weitere Serviceleistungen, wie z.B. Service-Stationen angeboten (siehe **M18**) Diese Stationen können mit Personal oder als Self-Service-Stationen betrieben werden

Bei der Herstellung, Erweiterung oder Austausch von neuen Radabstellanlagen sollten zudem geänderte Nutzungsansprüche berücksichtigt werden. Hierunter fallen z.B. breitere Fahrräder (Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger etc.), die sich in den letzten Jahren steigender Beliebtheit erfreuen.

Das Stadtplanungsamt strebt für den innerstädtischen Bereich bereits ein Standortkonzept zu Radabstellanlagen und Radservicestationen an.

M18: Einführung von Radservicestationen

Radservicestationen sind singuläre öffentliche Radreparatursäulen. Sie dienen der schnellen Reparatur von Fahrrädern, Rollern oder auch Rollstühlen durch die Bereitstellung von Standard-Werkzeugen und einer Luftpumpe (**Abbildung 62**). Optimalerweise werden solche Standorte auch noch mit Automaten für einen Fahrradschlauchverkauf versehen.

⁵⁸ Im Zuge der Umgestaltung Bahnhofsvorplatz bzw. des gesamten Bahnhofsbereichs sind bereits Erweiterungen geplant.



Abbildung 62: Beispiel für Radservicestationen

Als Standorte bieten sich die zentralen Fahrradabstellanlagen (z.B. Fußgängerzone, Altstadt, Bahnhof, ZOB, Rathaus, Schulzentren...) aber auch Einkaufsschwerpunkte an. Dabei ist zu prüfen, inwieweit städtische Flächen zur Verfügung gestellt werden können⁵⁹.

Mittlerweile gibt es einige Hersteller für solche Radreparatursäulen. Idealerweise werden diese mit einem stadtweiten Corporate Design versehen, welches sich auch an den Fahrradabstellanlagen wiederfindet.

M19: Einführung eines Fahrradverleihsystems prüfen

Verschiedenste Arten von Fahrradverleihsystemen haben sich in den letzten Jahren in vielen Groß- und Mittelstädten in Deutschland etabliert. Das Potential liegt hierbei vor allem auf den eher kurzen Wegen bis zu 5 km. Durch die Förderung des Radverkehrs können auch Synergieeffekte zum ÖPNV entstehen, wenn das Fahrradverleihsystem als Zubringer zu Haltestellen / Bahnhöfen genutzt werden kann.

Fahradverleihsysteme können dabei vielseitig gestaltet sein. Je nach anvisierter Nutzergruppe kann dabei zwischen Fahrradtypen und Verleihformen unterschieden werden. Während Touristen vermehrt geländefähige Tourenräder mit einer Tagesmiete nachfragen, interessieren sich Studierende und Pendler mehr für Stadträder mit einer kurzen Ausleihzeit. Familien und Menschen ohne eigene Pkw sind dahingegen möglicherweise an Lastenrädern (Einkaufs-/ Besorgungsverkehre) interessiert.

⁵⁹ Neben der „Power+Air-Station“ am NOC sind über den Radroutenplaner Bayern (www.radlland-bayer.de) weitere im Stadtgebiet entstandene Schlauchautomaten und Aufpumpstationen auffindbar.

Somit ist in einem ersten Durchgang zu prüfen, welche Nutzergruppen angesprochen werden sollen. Aufgrund der räumlichen Entfernung der OTH zum Bahnhof kann bspw. ein Ausleihsystem für Studierende zielführend sein. Weitere Potentiale können für Berufspendler gesehen werden, um eine bessere Verknüpfung von der Arbeitsstelle zum Bahnhof zu ermöglichen. Mit einem attraktiven Fahrradverleihsystem kann somit die Intermodalität deutlich gestärkt werden.

Hierbei muss es sich nicht um ein von der Stadt vollständig selbst betriebenes Leihsystem handeln. Vielmehr können hier auch Kooperationen mit in anderen Städten bereits vorhandenen und etablierten Anbietern bzw. Systemen gesehen werden. Die Stadt wird hierbei voraussichtlich mindestens städtische Flächen für die Stationen zur Verfügung stellen müssen.



Abbildung 63: Beispiel verschiedene Arten von Fahrradverleihsystemen

Als Standorte bieten sich Verleihstationen an wichtigen Zielen an (z.B. Bahnhof, ZOB, Altstadt, OTH,...). Für einen Lastenradverleih sollten dahingegen Standorte an den Einkaufsstätten und in den Wohngebieten angestrebt werden.

Auf Fahrradverleihsysteme (teilweise auch mit Integration von Pedelecs und E-Scootern) haben sich in den letzten Jahren verschiedene Betreiber spezialisiert (z.B. Nextbike, Call-a-Bike, Byke, Tier Mobility GmbH,...). Mit diesen können Kooperationen eingegangen werden, in dem bspw. städtische Flächen für die Verleihstationen zur Verfügung gestellt werden. Dabei gilt es zu entscheiden, ob ein stationsbasiertes oder ein „free floating“⁶⁰ System eingeführt werden soll.

Verleihsysteme gibt es inzwischen in vielen, oft auch kleineren Städten. Sie ergänzen i.d.R. bestehende klassische öffentliche Verkehrsträger und fördern

⁶⁰ Verleihfahrzeuge dürfen im Straßenraum komplett frei gemietet und abgestellt werden.

gleichzeitig ein multimodales Verkehrsverhalten. Mit dieser Art der Fortbewegung lassen sich vor allem Wege innerhalb der Stadt noch einfacher zurücklegen, ohne dabei auf ein Auto angewiesen zu sein.

In Verbindung mit dem ÖPNV und dem Fernverkehr können Verleihsysteme zum wichtigen Verkehrsbaustein zur Bewältigung der „letzten Meile“, sowohl für den Durchgangs- als auch den Zielverkehr innerhalb Weidens werden.

M20: Unterstützung bei Potentialstudien zu Radschnellverbindungen

Die Machbarkeits- bzw. Potentialstudien und Ausarbeitungen zu Radschnellverbindung von bzw. nach Weiden als regionale Wegeverbindung sollten von der Stadt Weiden unterstützt und weiter gefördert werden.

Radschnellverbindungen (siehe **Abbildung 64**) sind aufgrund ihrer sehr hohen Qualitätsansprüche dazu geeignet, den Radverkehr weiter in der Gesellschaft als alltägliches Fortbewegungsmittel zu stärken, zu bündeln und sicher zu führen. Eine Radschnellverbindung ist ein starker Ausdruck überregionalen Gestaltungswillens und hat verschiedene Vorzüge:

- Verbesserte Erreichbarkeit von Zielen zwischen (Stadt-)Regionen
- Verlagerungspotentiale auf das Fahrrad durch eine Verbesserung des Reisezeitverhältnisses gegenüber anderen Verkehrsträgern
- Großzügige Dimensionierung mit der Möglichkeit zum Nebeneinanderfahren und der Möglichkeit zum Überholen
- Infrastrukturelle Qualitätssteigerung
- Standortmarketing und Imageförderung

Die Regelführungsformen für eine Radschnellverbindung sind:

- Selbstständig geführter Radweg
- Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
- Straßenbegleitender Einrichtungsradweg
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraßen (Mischverkehr mit Kfz)

in Ausnahmefällen innerorts:

- Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 50, 30 oder 20
- Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr

- Wege mit land-/forstwirtschaftlichem Verkehr
- Gemeinsamer Geh- und Radweg⁶¹



Abbildung 64: Beispiele für Beschilderung / Markierung von Radschnellverbindungen
(Quelle linkes Bild: www.nahmobilität-hessen.de)

Eine Radschnellverbindung soll zum einen neue Nutzer gewinnen. Sie wird aber darüber hinaus in erheblichem Maß bisherige Radfahrende auf sich bündeln. Es ist daher durchaus zielführend, auch dort eine Radschnellverbindung anzulegen, wo heute bereits ein gutes Radverkehrsangebot besteht. Als Richtwert gilt: ab ca. 2.000 Radfahrenden am Tag „lohnt“ sich eine Radschnellverbindung (weil Luftschadstoffe und Klimagas eingespart werden und die Gesundheitskosten sinken).

Die Radschnellverbindungen sollen die Stadt Weiden mit den benachbarten Ober-/ Mittelzentren und Arbeitsplatzschwerpunkten als Ergänzung zu touristischen Radverbindungen vernetzen. So stellen sie für den Alltagsverkehr und besonders für den Berufsverkehr eine attraktive Ergänzung dar.

Ihr Verlauf kann sich sowohl an bestehenden Wegeverbindungen orientiert, und zusätzliche Infrastruktur, wie z.B. Brücken, eine Verkürzung von Wegen geschaffen werden.

Aufgrund der vorhandenen Pendlerströme könnten mögliche Verbindungen aus bzw. nach Eschenbach/ Schwarzenbach/, Tirschenreuth/ Neustadt/ Altenstadt Potentiale bieten.

Die Initiative für Potentialstudien zu Radschnellverbindungen geht i.d.R. vom zuständigen Regierungsbezirk aus. Dabei sind später Kooperationen mit den angrenzenden Kommunen / Kreisen einzugehen (bspw. Mobilitätspakt Weiden/Eschenbach).

Planung und Bau von Radschnellverbindungen bieten sich, ebenso wie die Einführung erster Fahrradstraßen (siehe **M13**), als Leuchtturmprojekte an, um

⁶¹ Quelle: Hinweise zu Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, Entwurf Sept. 2018

dem Radverkehr mehr Gewicht innerhalb des Verkehrssystems zu generieren.

Umsetzungsstrategie Radverkehr

In **Tabelle 5** sind die Wirkung, Kosten sowie Priorität und der Zeithorizont der Maßnahmen für den Radverkehr dargestellt:

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
M10 Optimierung von Radverkehrsanlagen	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Anpassung an veränderte Anforderungen (z.B. StVO, geänderte Nutzungsansprüche)			
M11 Herstellung von Radverkehrsanlagen	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis lang- fristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Erfordernis innerorts: abhängig von Maßnahme im Kfz-Verkehr			
M12 Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- ggfs. Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen (Umlauf- und Fahrplanzeiten) - im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten der StVO - im Zusammenhang mit Kfz-Maßnahme			
M13 Prüfen der Umsetzung von Fahrradstraßen und Piktogramm Spuren	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- abhängig von Flächenverfügbarkeit			
M14 Prüfen der Freigabe von Einbahnstraßen und Sackgassen	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>				
M15 Umgestaltung von Knotenpunkten	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- abhängig von Flächenverfügbarkeit, Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte - im Zusammenhang mit Kfz-Maßnahme			
M16 Herstellung von Querungshilfen	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis lang- fristig

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
<i>Sonstige Bemerkung</i>	<i>- abhängig von Flächenverfügbarkeit, Besitzverhältnissen</i>			
Verbesserung / Erweiterung der Fahrradabstellanlagen	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig
M17 <i>Sonstige Bemerkung</i>	<i>- Im Zuge der Umgestaltung Bahnhofsvorplatz bereits Erweiterung geplant - teilweise im Zusammenhang mit Standorten Radservicestationen sowie verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen</i>			
Einführung von Radservicestationen	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
M18 <i>Sonstige Bemerkung</i>	<i>- Bereitstellung von städtischen Flächen - im Zusammenhang mit verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen</i>			
Einführung eines Fahrradverleihsystems prüfen	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig
M19 <i>Sonstige Bemerkung</i>	<i>- Kooperation mit bestehenden Betreibern - Bereitstellung von städtischen Flächen - im Zusammenhang mit verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen</i>			
Unterstützung bei Potentialstudien zu Radschnellverbindungen	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig
M20 <i>Sonstige Bemerkung</i>	<i>- Initiative in der Regel von Seiten Regierungsbezirk Oberpfalz - Kooperation mit angrenzenden Kommunen/ Kreisen</i>			

Tabelle 5: Maßnahmen Radverkehr (M10 bis M20)

15.2.3 Fußverkehr

Fußgänger sollen überall dort, wo Menschen wohnen, arbeiten, einkaufen, sich aufhalten und verweilen möchten, weitgehende Priorität gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern erhalten. Besondere Bedeutung kommt dabei den vorhandenen Bewegungsräumen im Straßenraum zu. Höchste Priorität hat die Sicherung von Fußwegen insbesondere im Zuge von Schulwegen. Behinderungen und Gefährdungen durch andere Verkehrsteilnehmer sollen minimiert werden. Der Fußverkehr gewinnt in der Nahmobilität angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen zunehmend an Bedeutung. Weiden hat aufgrund seiner kompakten Siedlungsstruktur günstige Voraussetzungen dafür, dass viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies gilt es zu nutzen und zu stärken.

Der Fußverkehr ist besonders empfindlich gegenüber Umwegen und Steigungen. Diese Gegebenheit sowie die gruppenspezifischen Anforderungen von Kindern, älteren Menschen, Frauen generell, mobilitätseingeschränkten Personen, Menschen mit Kinderwagen, etc. sind bei der Planung besonders zu beachten. Hierbei sollte besonders der barrierefreie Ausbau von Querungstellen und die soziale Kontrolle der Infrastruktur berücksichtigt werden. Auf den Hauptfußwegeverbindungen ist eine hohe funktionale und gestalterische Qualität von besonderer Bedeutung. Die Hauptfußwege sind die wichtigsten Verbindungen zwischen den Wohngebieten, den Ortszentren, den Kindergärten und Schulen, den sonstigen öffentlichen Einrichtungen, den Nahversorgungsgebieten, den Sport- und Freizeitanlagen, den Gewerbegebieten und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Wie andere Verkehrsteilnehmer stellen Fußgänger Flächenansprüche an die Straßeninfrastruktur. Regelwerke definieren Standardmaße für angemessene Fußverkehrsanlagen. In der Praxis verbleiben jedoch für den Fußverkehr insbesondere in innerstädtischen Lagen oft nur Restflächen zu Gunsten von Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind Fußgänger auf attraktive und sichere Fußgängerwege angewiesen. Standards attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur umfassen u.a. ausreichende Gehwegbreiten, sichere Querungsmöglichkeiten, die Schaffung einer höheren Priorität für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen und flächendeckende Barrierefreiheit im Fußwegenetz.

Es wird ein flächendeckendes attraktives und sicheres Fußverkehrsnetz angestrebt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen gelten daher für die Gesamtstadt. Der Analyseschwerpunkt im Rahmen des Mobilitätskonzeptes lag jedoch in der Innenstadt, sodass hier beispielhaft die Maßnahmen dargestellt werden (siehe **Plan 30**). Insgesamt wird eine flächendeckende Überprüfung bzw. Optimierung der Fußverkehrsführung, der Gehwegbreiten und der Sichtbeziehungen empfohlen.

M21: Herstellung von (barrierefreien) Querungshilfen

Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln, etc. bieten dem Fußverkehr als Querungsstellen die Möglichkeit des sicheren Überquerens der Fahrbahn und führen somit zu einer höheren Verkehrssicherheit. Besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen, etc.) bietet sich durch ausreichende Querungsmöglichkeiten die Chance, auf durchgängige und sichere Wegebeziehungen auf den wichtigen Fußgänger-Hauptachsen – insbesondere in Hinblick auf die Sicherung Schutzbedürftiger (z.B. im Zusammenhang mit Schulwegsicherung/-plänen, im Zulauf wichtiger Ziele wie Altenheimen, Klinik, Kirchen, Kitas, Spielplätzen, Freizeiteinrichtungen). Besonders das Queren von stark befahrenen Straßen stellt ansonsten häufig eine unüberwindbare Barriere dar.

Die Herstellung von Querungshilfen kann ggfs. auch im Zusammenhang mit Querungen für den Radverkehr (siehe **M16**) sinnvoll sein. Neben den innerhalb des Untersuchungsgebietes ausgemachten Bereichen (z.B.: Friedrich-Ebert-Straße, Sebastianstraße) sollte eine Erweiterung von barrierefreien Querungshilfen auch außerhalb des Untersuchungsgebietes geprüft werden.

Die Wahl der Querungshilfe ist dabei jeweils abhängig von verschiedenen Faktoren, wie z.B. den örtlichen Gegebenheiten, der Flächenverfügbarkeit, den Besitzverhältnissen, Fuß- und Kfz-Verkehrsstärken, etc.

Im Sinne der Barrierefreiheit haben sich in der Praxis Anordnungen für geh- und sehingeschränkte Personen nebeneinander bewährt. Hierbei werden i.d.R. eine Nullabsenkung für Rollator, Rollstuhl etc. (geheingeschränkte Personen) sowie ein getrennter Bereich mit einem 6 cm Bord für sehingeschränkte Personen vorgesehen.

M22: Beseitigung von Hindernissen und Engstellen im Seitenraum

Zur Erhöhung der Sicherheit für die Fußgänger ist die Bereitstellung und Freihaltung ausreichender Gehwegflächen eine essentielle Maßnahme. Daher sind (abschnittsweise) die Straßen im gesamten Stadtgebiet kontinuierlich auf ausreichende Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen zu überprüfen und gegebenenfalls zu optimieren. Dabei ist auch darauf zu achten, dass die Gehwegbreiten durch Einbauten (z.B. Bäume, Laternen) nicht weiter verringert werden. Außerdem ist zu prüfen, ob ein Gehweg eingerichtet werden kann.

Die Gehwegbreiten sollten möglichst nach den Empfehlungen der FGSV realisiert werden. Für den Fall, dass diese Standards nicht durchgehend eingehalten werden können, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Mindestbreite für Barrierefreiheit gesichert ist. Das bedeutet eine nutzbare Breite von 1,50 m ohne Einbauten (z.B. Leuchten und Verkehrsschilder) und Hindernisse (z.B. Geschäftsauslagen). Bei geringerer Flächenverfügbarkeit soll ein Verkehrsberuhigter Bereich schmalen Gehwegen vorgezogen werden. Eine Unterbre-

chung von Gehwegen an Engstellen im Straßenraum ist zu vermeiden. Stattdessen soll in diesen Bereichen die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen verengt oder bei niedrigen Verkehrsaufkommen eine Mischverkehrsfläche angelegt werden.

Die Analyse der Fußwegeinfrastruktur hat gezeigt, dass in dem betrachteten Bereich in der Innenstadt nur an einzelnen Stellen punktuelle Engstellen im Netz zu finden sind (z.B.: Bereich Sebastianstraße (Schulweg)). Eine Verbreiterung der Gehwege in diesen Bereichen sollte somit geprüft werden.

M23: Optimierung der Fußgängerschutzanlagen

An Lichtsignalanlagen sollten die Wartezeiten für den Fußverkehr so gering wie möglich gehalten werden, insbesondere im Zuge von Wegeachsen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Erfahrungen zeigen, dass zu lange Wartezeiten (ggfs. auch Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten) die Gefahr des „Rotgehens“ bergen und Lichtsignalanlagen so zu Verkehrssicherheitsrisiken werden.

In Weiden sind die Lichtsignalanlagen an einer Vielzahl an Knotenpunkten im Hauptstraßennetz aufgrund ihrer Verbindungsfunktion auf zu lange Wartezeiten und eine sich anschließende zu kurze Grün- bzw. Räumzeit⁶² für den Fußverkehr (oft auch in Kombination mit dem Radverkehr) zu prüfen. Somit beinhaltet die Maßnahme eine sukzessive Überprüfung der Lichtsignalanlagen und ggfs. eine Anpassung. Genannt seien exemplarisch die Lichtsignalanlagen an Bahnhofstraße/ Brenner-Schäffer-Straße, Bahnhofstraße/ Weigelstraße, Dr.-Pfleger-Straße/ Weigelstraße, Bürgermeister-Prechtl.-Straße/ Landgerichtsstraße uvm.

Analog zu **M4** sind auch hier ggfs. Verbesserungen durch die Signalanpassungen (durch die Firma SIEMENS) an einzelnen Knotenpunkten eingetreten.⁶³ Anpassungen an den Lichtsignalanlagen müssen dabei immer im Zusammenhang bzw. in Abhängigkeit zu den Leistungsfähigkeiten im Kfz-Verkehr betrachtet werden. Insbesondere bei Knotenpunkten innerhalb des klassifizierten Netzes ist eine enge Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger erforderlich.

⁶² Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer gelten andere Maßgaben an die Bemessung der Grün- bzw. Räumzeiten.

⁶³ Anpassung/ Optimierung der Lichtsignalanlagen durch die Firma SIEMENS im Jahr 2021.

M24: Verbesserung der Barrierefreiheit

Laut Bundesgleichstellungsgesetz (BGG 2002, §1) sollen Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen beseitigt bzw. verhindert werden. Mobilitätseingeschränkten Personen soll prinzipiell die gleichberechtigte Teilhabe an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens gewährleistet werden.

Nach RASSt 06 (Kap. 6.1.6.2) gelten aus Sicht von Mobilitätseingeschränkten für Gehwegbereiche folgende Grundsätze⁶⁴:

- Gehwegbereiche sollten hindernisfrei, taktil und visuell von anderen Bereichen abgegrenzt sein (z.B. durch Bordkanten, Pflasterkanten, Begrenzungstreifen). Richtungsänderungen sollten taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar sein.
- Gehwegbereiche sollten eine geringe Neigung aufweisen (0,5 bis max. 3,0 Prozent) z.B. auch an Gehwegabsenkungen bei Grundstückszufahrten.
- An Überquerungsstellen sollten die Borde abgesenkt sein (Ausführungshinweise enthalten die H BVA)
- In angemessenen Abständen sollten Sitzgelegenheiten zum Ausruhen eingerichtet werden.
- Zur Leitung und Warnung der Mobilitätseingeschränkten sollten an wichtigen Elementen im Straßenraum, wie Überquerungsstellen, Haltestellen, Masten, Pflanzkübel oder Sitzgelegenheiten, Orientierungstreifen und Aufmerksamkeitsfelder angelegt werden.

Barrierefreiheit sollte für alle Verkehrsmittel gewährleistet sein. Im Fuß- und Radverkehr sind Einengungen z.B. durch Schildermasten zu vermeiden. Darüber hinaus sind Querungsstellen, Einmündungen, Kreuzungen und die Umfelder sensibler Einrichtungen (Krankenhäuser, Seniorenheime, Zuwege zu Haltestellen etc.) barrierefrei für gehbehinderte und seheingeschränkte Personen auszubauen. **Abbildung 65** zeigt Beispiele zu barrierefreien Angeboten.

⁶⁴ Ausführliche Grundsätze und Zielsetzungen sind in dem im Dezember 2020 abgeschlossenen Projekt „Barrierefreie Innenstadt - Weiden für Alle“ dargestellt.



Abbildung 65: Beispiele zu barrierefreien Angeboten im öffentlichen Straßenraum (barrierefreier Einmündungsbereich/ barrierefreie Mittelinsel)

Die Querungshilfen im Stadtgebiet von Weiden verfügen noch nicht flächendeckend über eine ganzheitlich barrierefreie Gestaltung und sollten sukzessive mit taktilen und akustischen Leitsystemen ausgebaut werden. Insbesondere im Bereich der Innenstadt sollten für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhl, Rollator, etc.) barrierefreie Zugänge geschaffen werden.

Im Rahmen von Um- und Neubauten in Straßenräumen sollte der barrierefreie Ausbau von Wegen und Plätzen Grundvoraussetzung sein und immer in den Planungen bereits mitgedacht werden. Ebenfalls sollte auch der barrierefreie Zu-/ Abgang zum ÖPNV sichergestellt werden.

M25: Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Ein attraktives Umfeld für den Fußverkehr ist insbesondere für die Innenstadt und die Stadtteilzentren wichtig. Neben der reinen Verbindungsfunktion werden hier weitergehende Ansprüche wie Kommunikation, Information oder Ausruhen erfüllt. Hierzu können gestalterische Aufwertungen, aber auch Veränderungen der Verkehrsführung, Optimierung des Lieferverkehrs durch spezielle Ladebereiche sowie die Optimierung des Parkens zählen.

Im Rahmen genereller Überlegungen für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Innenstadt sind hierfür detaillierte Strategien und Maßnahmen weiter auszuarbeiten:

- Reduzierung des Parkens im Straßenraum und auf Plätzen, Verbreiterung von Gehwegen
- Umgestaltung weiterer Plätze
- Aufwertung Fußgängerzone
- Entwicklung und Umsetzung einheitlicher, ansprechender und kostengünstiger Gestaltungsstandards, hochwertige Möblierung

In dicht bebauten Stadträumen tragen bereits Aufweitungen der Gehwegfläche und kleine Plätze zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität z.B. innerhalb eines Stadtteilzentrums bei. Ergänzend kann eine hochwertige Gestaltung und Möblierung den Aufenthalt in den Seitenräumen von Straßen attraktiver machen. Beispiele für Gestaltungselemente sind der Bodenbelag, Bänke, Pflanzen, Brunnen oder die Beleuchtung.

Bei der Gestaltung von Aufenthaltsflächen aller Art sind vielfältige Aspekte wie Hierarchisierung, Nutzbarkeit durch verschiedene soziale Gruppen, historischer Kontext und anderes mehr zu beachten.

Innerhalb Untersuchungsgebiet sind Aufwertungen beispielsweise entlang des Grünstreifens am Stadtmühlbach (Einrichtung von Sitzgelegenheiten, Spielgeräten,...) denkbar und wünschenswert. Aber auch weitere Bereiche sollten dringend in die Prüfung mit einbezogen werden (z.B. Aufwertung der Ortskerne, der Fußgängerzone, weiterer Plätze, etc.).



Abbildung 66: Beispiele zur Integration von Sitzgelegenheiten in Platzgestaltungen

Alleine das Angebot an Sitzgelegenheiten trägt maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei und schafft Orte zum Ausruhen und Verweilen. Für ältere Menschen ist eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Fußwege von großer Bedeutung. Durch Sitzgelegenheiten vergrößern sich ihre Aktionsradien. Um ihnen zu Fuß Bewegungsfreiheit zu ermöglichen, ist das Anlegen von Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen eine wesentliche Maßnahme. Bänke sollten nicht nur an Grünanlagen sondern überall in der Stadt aufgestellt werden, wo sich die räumliche Situation dafür eignet.

Umsetzungsstrategie Fußverkehr

In **Tabelle 6** sind die Wirkung, Kosten sowie Priorität und der Zeithorizont der Maßnahmen für den Fußverkehr dargestellt:

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
M21 Herstellung von (barrierefreien) Querungshilfen	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig
Sonstige Bemerkung	- Wahl der Querungshilfe abhängig von örtlichen Gegebenheiten, Flächenverfügbarkeit, Besitzverhältnissen, Fuß- und Kfz-Verkehrsstärken,...			
M22 Beseitigung von Hindernissen und Engstellen im Seitenraum	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
Sonstige Bemerkung	- ggfs. abhängig von Flächenverfügbarkeit			
M23 Optimierung der Fußgängerschutzanlagen	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig
Sonstige Bemerkung	- ggfs. Veränderungen bereits eingetreten durch Signalanpassungen von Siemens (Grüne Welle) - abhängig von Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte - ggfs. Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger			
M24 Verbesserung der Barrierefreiheit	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig
Sonstige Bemerkung				
M25 Verbesserung der Aufenthaltsqualität	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis lang- fristig
Sonstige Bemerkung	- ggfs. abhängig von Flächenverfügbarkeit			

Tabelle 6: Maßnahmen Fußverkehr (M21 bis M25)

15.2.4 ÖPNV

Das Bussystem in der Stadt Weiden und seine Vernetzung mit regionalen Verkehrsmitteln ist ein wichtiger Baustein der Mobilität. Wesentliche Aufgabe zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Weiden ist die Gewährleistung eines möglichst störungsfreien Betriebs, die Herstellung von Barrierefreiheit und die Beschleunigung einzelner Verbindungen. Auf Grund der starken Pendlerströme über die Stadtgrenze werden zudem attraktive regionale ÖPNV-Angebote immer wichtiger. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind **Plan 31** zu entnehmen.

M26: Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG soll bis zum Jahr 2022 (Januar) eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV umgesetzt werden. Hierzu zählt insbesondere die Ausrüstung von Haltestellen mit Hochborden, für Rollstuhlfahrer geeigneten Aufstellflächen und taktilen Leitsystemen.

Als Reaktion auf den demographischen Wandel sowie als generelle Komfortmerkmale sollten möglichst flächendeckend folgende Ausstattungselemente hergestellt werden:

- Sitzbänke
- hochwertige und gut lesbare Haltestellenschilder
- dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeitangaben und der Möglichkeit einer akustischen Fahrzeitangabe
- Wetterschutz

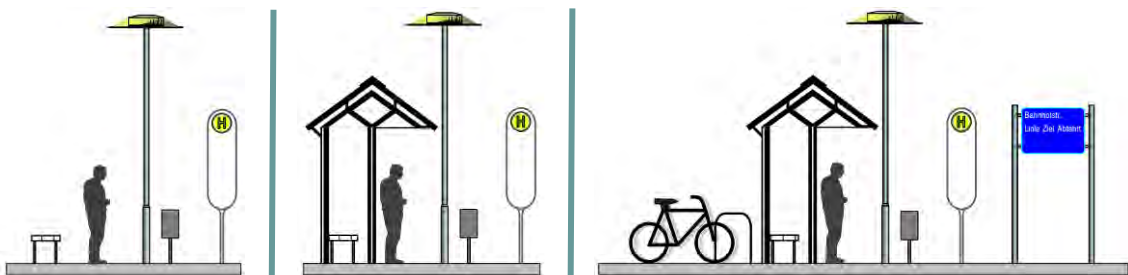


Abbildung 67: Haltestellenstandards für Haltestellen im ÖPNV

Haltestellen sind die Zugangsstelle zum ÖPNV und stellen somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV dar. Neben funktionalen Ansprüchen sind daher auch gestalterische Belange (Sitzmöglichkeit, Überdachung, Leitsystem, dynamische Fahrgastinformation,...) zu berücksichtigen. Hierbei sind bei Modernisierungen der Haltestellen zunächst insbesondere jene mit hohen Einsteigerzahlen, d.h. zentrale Haltestellen im Stadtzentrum und an wichtigen Zielen, sowie die Einstiegshaltestellen in den Wohngebieten zu bevorzugen. Eine Priorisierung der Haltestellen bezüglich unterschiedlicher Komfort-/

Ausstattungsmerkmale (siehe **Abbildung 67**) ist möglich und i.d.R. sinnvoll. Die Ausarbeitung von Prioritätslisten bezüglich Qualitätsstandards, Haltestellenkategorie etc. sind i.d.R. Bestandteil des Nahverkehrsplans.

M27: Neubau / Umbau der Bushaltestellen am Bahnhof und am ZOB Naabwiesen

Das Umfeld der beiden ÖPNV-Schnittstellen am Bahnhof und im ZOB (Naabwiesen-Areal) soll in den kommenden Jahren aufgewertet werden. Die Bedeutung der zentralen Bushaltestellen für den Stadt- und Regionalbusverkehr soll beibehalten und die Haltestelleinfrastruktur modernisiert werden.

Im Rahmenplan zum Bahnhofsgelände ist die Integration des Busbahnhofes in ein neues Parkhaus nördlich des Bahnhofsgebäudes geplant (siehe hierzu auch **Anlage 5**).

Im Zuge der Neugestaltung des Naabwiesen-Areals soll der ZOB modernisiert werden. Barrierefrei modernisiert hätte der heutige ZOB eine zukunftsfähige Infrastruktur, die auch eine Integration von Regionalbusfahrten ermöglicht. Im Rahmen der städtebaulichen Planungen für das Naabwiesen-Areal wäre auch eine Verlegung an einen anderen Standort innerhalb des Naabwiesen-Areals möglich. Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung sind **Anlage 10** zu entnehmen.

M28: Reduzierung von Verlustzeiten im Busverkehr

Der Stadtbus wird in einem optimierten Taktsystem betrieben, bei denen ein Umlauf pro Linie 30 Minuten oder 60 Minuten benötigt und in dieser Zeit eine möglichst hohe Erschließungsqualität angestrebt wird. Für eine Verlängerung von Fahrzeiten auf Grund von Störungen sind in den bestehenden Umläufen nur geringe Fahrzeitreserven vorhanden. Eine Zunahme von Störungen, z.B. durch Baustellen oder eine Senkung der Fahrgeschwindigkeit, z.B. durch die Ausweisung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, kann daher Anschlussverluste an Umsteigehaltestellen, zusätzlichen Betriebsaufwand durch zusätzlichen Fahrzeugeinsatz oder eine reduzierte Erschließungsqualität zur Folge haben.

Zum Ausgleich dieser Fahrzeitverlängerung sollten daher Verlustzeiten an Knotenpunkten weitgehend vermieden werden. Maßnahmen sind:

- Busbevorrechtigung an allen signalisierten Knotenpunkten, insbesondere, wenn Busse auf nachgeordneten Zufahrten einfahren oder nach links abbiegen. Die Bevorrechtigung sollte Wartezeiten für den Busverkehr möglichst vollständig vermeiden, es sind jedoch die Anforderungen der anderen Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Als Basisanforderung sollte zumindest gewährleistet sein, dass Phasen bei hohem Verkehrsaufkommen so verlängert werden, dass Busse keine

zusätzlichen Signalumläufe abwarten müssen. An vielen Knotenpunkten sind auf Grund der niedrigen Anzahl an Busfahrten pro Stunde nur geringe Auswirkungen auf den Verkehrsablauf anderer Verkehrsmittel zu erwarten.

- „Lückenampeln“ können Verlustzeiten an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten verringern, indem für Busse aus der nachgeordneten Zufahrt Lücken im übergeordneten Fahrstrom bewirkt werden.
- Bussonderfahrstreifen können es dem Bus ermöglichen, an längeren Rückstaus vorbeizufahren. Eine gemeinsame Nutzung dieser Fahrstreifen durch den Rad- und Busverkehr ist prinzipiell möglich, muss aber jeweils im Einzelfall geprüft werden. Denkbar wäre so ein Bussonderfahrstreifen unter Umständen in (Abschnitten) der Bahnhofstraße.

M29: Optimierung der Verbindungsqualität im Busverkehr

Das Liniennetz weist in der heutigen Form eine hohe Erschließungswirkung auf. Der 30- und 15-Minuten-Takt des Tagesverkehrs ist ein gängiges und für eine Mittelstadt attraktives Taktsystem. Das heutige Busangebot im Tagesverkehr sollte daher auch weiterhin das Rückgrat des städtischen ÖPNV bilden.

Zur Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- **Bildung von Durchmesserlinien**
Die meisten Linien werden bislang als Radiallinien mit innerstädtischem Endpunkt am ZOB betrieben. Lediglich die Linie 1 durchfährt das Stadtgebiet vollständig von Nord nach Süd. Mit der konsequenten Bildung von Durchmesserlinien können Umstiege am ZOB reduziert werden. Umsteigefreie Verbindungen sollten insbesondere zwischen den Wohngebieten im Westen und den Zielen im Osten der Stadt (Kepler-Gymnasium, OTH, FOS/BOS) hergestellt werden, die Linie 4 aus Schirmitz und Pirk sollte mit einem der Gewerbegebiete im Westen (Mooslohe oder Weiden-West) verknüpft werden.

Die Durchmesserlinien sollten so gebildet werden, dass ein Linienast mit hoher Verspätungsanfälligkeit mit einem Linienast mit größeren Fahrzeitreserven gekoppelt wird. Da die Anzahl der Linien, die den ZOB von Norden erreichen größer ist, als die Anzahl der Linien von Süden wird vorgeschlagen, zusätzliche Direktverbindungen aus dem Bereich Rehbühl / Mooslohe / Weiden-West zum Bahnhof zu führen. Mit dem kurzen Linienast zum Bahnhof können auch eventuelle Verspätungen der Linienäste aus dem westlichen Stadtgebiet ausgeglichen werden.

- Ringlinie

Das bestehende Liniennetz ist für Fahrten in die Innenstadt optimiert. Auch für tangentielle Verbindungen zwischen Stadtteilen muss vielfach ein Umweg über die Innenstadt zurückgelegt werden. Die hieraus resultierenden Fahrzeiten sind sehr unattraktiv. Lediglich zwischen dem Stadtteil Stockerhut / Lerchenfeld und dem Gewerbegebiet Moosbürg sind direkte Fahrten mit der Linie 7 möglich.

Das Straßennetz der Stadt Weiden und die Lage und Größe von Wohn- und Gewerbegebieten bieten günstige Voraussetzungen für eine ergänzende Ringlinie zur Verknüpfung benachbarter Stadtteile. Abschnitte einer Ringlinie können sein:

- Rehbühl / Mooslohe – Dr.-Kilian-Straße – Gewerbegebiet Nord
- Gewerbegebiet Nord – Ostmarkstraße – Weiden-Ost
- Weiden-Ost – Südosttangente – Moosbürg
- Rehbühl / Mooslohe – Bahnübergang Weidingweg – Stockerhut *(hierbei sollte ein Ausbau des Weges zwischen Frühlingsstraße und Stockerhutweg / Königsberger Straße für den Busverkehr geprüft werden)*

- Innenstadt-Stammstrecke und Altstadt-Shuttle

Die Weidener Innenstadt wird im Stadtbusverkehr im Wesentlichen über den ZOB erschlossen. Aus Norden erreichen die Linien den ZOB über die Sedanstraße. Sie durchfahren dabei den Hauptgeschäftsbereich der Stadt, ohne dort zu halten. Die Haltestellen Josefskirche und Ringkino/ Fa. Witt, die ebenfalls das Stadtzentrum erschließen, werden nur von einem Teil der Linien bedient.

Für eine attraktive Bedienung der Innenstadt sollte der Busverkehr weiterhin auf einer Stammstrecke durch die Dr.-Pfleger- und Sedanstraße geführt werden und diese Hauptachse dabei optimiert werden, um Verlustzeiten zu minimieren. Vorgeschlagen werden:

- eine Umweltspur für den Rad, Bus- und Lieferverkehr in der Dr.-Pfleger- und Sedanstraße zwischen Bürgermeister-Prechtli-Straße und Weigelstraße mit neuer Haltestelle in der Sedanstraße (siehe auch **M6**)
- weitreichende Busbevorrechtigung auf der Sedanstraße

Eine zusätzliche Altstadterschließung könnte mit einem ergänzenden Altstadt-Shuttle vorgenommen werden. Zur verbesserten Anbindung des Bahnhofs könnten dabei einzelne Linien vom ZOB zum Bahnhof verlängert werden. Die konkrete Planung des Altstadt-Shuttles sollte in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen erfolgen und eine Umlaufbildung, bediente Haltestellen und daraus resultierende Linienführung, etc. beinhalten.

- Angebotsausweitung im Stadt-Umland-Verkehr

Das Umland der Stadt Weiden ist mit einem sternförmigen Netz mit dem Umland verbunden. Die Verbindungsqualität dieser Linien ist gut, Bedienungszeiträume und -häufigkeit unterscheiden sich jedoch stark. Das Nahumland in einem Umkreis von ca. 15 km sollte zukünftig einheitliche Standards aufweisen, um die wichtigsten Pendler und Freizeitwege mit dem ÖPNV abzudecken. Es werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Täglicher Tagesverkehr, mindestens im 60-Minuten-Takt nach Flossenbürg, Vohenstrauß, Leuchtenberg, Kohlberg, Mantel, Parkstein (Hauptorte)
- Prüfung einer Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehr in nachfrageschwächeren Zeiträumen
- Hochwertige Anbindung wichtiger Freizeitziele im Oberpfälzer Wald, mindestens im 120-Minuten-Takt an Wochenenden

- Schnellbus Weiden-Amberg

Zwischen den benachbarten Oberzentren Weiden und Amberg gibt es keine direkte Schienenverbindung. Ein Schnellbus kann hier eine Lücke schließen. Vorgeschlagen wird eine Linie Weiden – Hirschau – Amberg im täglichen 60-Minuten-Takt mit fahrplanmäßiger Einbeziehung in den SPNV-Knoten am Bahnhof Weiden.

M30: Optimierte Anbindung der Gewerbegebiete

Das Gewerbegebiet Nord wird von den Regionalbuslinien zwischen Weiden und Neustadt an der Waldnaab bedient. Durch die Bündelung mehrerer Linien wird im Tagesverkehr montags bis freitags ein 30-Minuten-Takt angeboten. Da die Regionalbuslinien primär eine Verbindungsfunktion zwischen Weiden und dem Umland haben, ist die Erschließungswirkung für das großflächige Gewerbegebiet gering. Mit einer zusätzlichen Stadtbuslinie könnte die Erschließungsqualität im Gewerbegebiet Nord – vergleichbar zur Linie 3 im Gewerbegebiet Weiden-West – deutlich verbessert werden.

Neben einer zusätzlichen Linie zwischen Innenstadt und Gewerbegebiet Nord bewirkt auch die unter **M29** vorgeschlagene Ringlinie eine verbesserte Erreichbarkeit der Gewerbegebiete.

Die Fahrzeiten von Linien zu den Gewerbegebieten sollten so gestaltet sein, dass Anfangs- und Endzeiten der Beschäftigten möglichst optimal bedient werden, dies gilt insbesondere auch für Arbeitszeiten im Schichtbetrieb. Hierfür kann es sinnvoll sein, das Angebot auf Betriebsbefragungen aufzubauen bzw. Arbeitszeiten in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen so festzulegen, dass eine attraktive und wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung möglich ist.

M31: Optimierung der Bustaktung und Erweiterung der Betriebszeiten

Der Stadtbus in Weiden fährt auch im Tagesverkehr an Samstagen und Sonntagen. Dieses Angebot ist im Städtevergleich gut. Ungünstig ist das fehlende Angebot am Abend.

Zur Weiterentwicklung des Angebots in nachfrageschwächeren Zeiten werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Umstellung des 40-Minuten-Takts auf einen 30-/60-Minuten-Takt. Dieser ist leichter zu merken und ermöglicht eine bessere Abstimmung auf den Schienenverkehr.
- Im Tagesverkehr an Samstagen sowie evtl. auch am Sonntagnachmittag sollte das Angebot zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet werden, im täglichen Abendverkehr und im Frühverkehr an Sonntagen sollte ein Angebot im 60-Minuten-Takt neu eingeführt werden.
- Im Rahmen der Umlaufbildung für einen 30-/60-Minuten-Takt am Wochenende sollte geprüft werden, ob mit den veränderten Umlaufzeiten eine Einbeziehung von Umlandgemeinden wie Parkstein, Mantel, Bechtsrieth oder Irchenrieth möglich ist, um auch dort eine regelmäßige Bedienung in nachfrageschwächeren Zeiträumen zu ermöglichen, ohne eigenständige Linien einrichten zu müssen.

M32: Verbesserte Verknüpfung Bahnhof - ZOB - Innenstadt

Die Innenstadt und der ZOB Naabwiesen sind mit einer Entfernung von rund 800 m vom Bahnhof aus zu Fuß erreichbar. Zur Unterstützung des Fußweges wird die Einrichtung eines Wegeleitsystems vorgeschlagen.

Der Bahnhof ist bisher mit der Linie 1 und den Regionalbuslinien angebunden. Zahlreiche Stadtteile verfügen damit über umsteigefreie Verbindungen zum Bahnhof, allerdings in unterschiedlicher Angebotsqualität (Bedienungszeiträume und -häufigkeit). Es wird vorgeschlagen, zumindest für die größeren Stadtteile im Nordwesten eine direkte Führung zum Bahnhof mit Stadtbusstandard einzurichten. Darüber hinaus sollten in Verbindung mit einer Integration der Buslinien in Weiden in einen Verbundtarif Bahn / Bus Verbindungen vom Bahnhof zu Zielen mit regionalem Einzugsgebiet wie der Hochschule oder den Berufsschulen geprüft werden.

Eine zusätzliche Innenstadterschließung könnte mit einem ergänzenden Altstadt-Shuttle vorgenommen werden, das mit Kleinbussen auch die Altstadt selbst bedient und am ZOB und Bahnhof mit dem übrigen ÖPNV verknüpft ist (siehe **M29**).

M33: Herstellung beidseitiger Zugang Bahnhof

Für eine bessere Anbindung der westlichen Innenstadt soll ein zusätzlicher Bahnhofszugang auf der Westseite der Gleise geprüft werden. Derzeit ist der Bahnhof mit Bahnhofsgebäude und –Vorplatz nur adäquat über die Bahnhofstraße direkt erreichbar. Eine zusätzliche Anbindung für Fuß- und Radverkehr im Bereich der Straße „Hinter der Bahn“ erscheint daher als sinnvolle Ergänzung. Da zahlreiche Gütergleise gequert werden müssen, ist hierfür die Verlängerung der Bahnsteigunterführung oder der Bau eines barrierefreien Stegs erforderlich.

Die Herstellung eines beidseitigen Zugangs zum Bahnhof ist auch eine bedeutende Maßnahme für den Fuß- und Radverkehr. Aufgrund der bisher starken Barrierewirkung der Bahnschienen kann so ein Durchstich zum Stadtteil Lerchenfeld ermöglicht und die Verbindungsqualität im Fuß- und Radverkehr erheblich verbessert werden. Zur Umsetzung sind jedoch Abstimmungen mit der DB erforderlich, zudem besteht eine zeitliche Abhängigkeit zu den Elektrifizierungsplänen der Bahnstrecke.

M34: Anpassung der Preisstruktur

Der bestehende Haustarif im Stadtverkehr sollte um eine Integration in einen oder beide benachbarten Verkehrsverbünde RVV oder VGN ergänzt werden (Verbundtarif), um insbesondere eine bessere Verzahnung von Bus- und Schienenverkehr zu ermöglichen.

Der bestehende Haustarif im Stadtverkehr und die Tarifkooperation mit dem Regionalbus sollte um eine vollständige Integration in einen oder beide benachbarten Verkehrsverbünde RVV oder VGN ergänzt werden, um insbesondere eine bessere Verzahnung von Bus- und Schienenverkehr zu ermöglichen. Bestandteil sollte dabei auch die Förderung Tagestickets, Wochentickets, Monatstickets, Jobtickets etc. sein.

M35: Weiterentwicklung Marketing, Information, Kommunikation

Die Öffentlichkeitsarbeit des Stadtbusses weist bereits heute einen guten Standard auf. Die Corporate Identity des Stadtbusses wird durchgängig angewendet. Um weitere Fahrgäste zu erreichen, sollte die Öffentlichkeitsarbeit in Form von Information und Kommunikation weiter verstärkt werden, um die Vorteile des ÖPNV (Kosten, Klimafreundlichkeit,...) gegenüber dem Pkw aufzuzeigen. Dies sollte besonders auch im Rahmen von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen erfolgen (siehe hierzu auch **M39**).

Für die Weiterentwicklung der Öffentlichkeitsarbeit sollten gemeinsame Strukturen in der Stadt Weiden und den benachbarten Landkreisen geschaffen werden bzw. bei einer Integration in einen Verkehrsverbund deren Strukturen übernommen werden.

M36: Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge

Als Teil des Umweltverbundes trägt der ÖPNV bereits heute einen großen Teil zur Verbesserung des Klimas in Weiden bei.

Umweltbewusste Antriebsformen werden bereits von vielen Verkehrsunternehmen in Deutschland eingesetzt. Da der Einsatz von Hybrid- oder Elektrobusen sehr klimawirksam und darüber hinaus sehr öffentlichkeitswirksam ist, wird eine sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotte auf umweltbewusste Antriebsformen nach Stand der Technik empfohlen. Der Einsatz der Fahrzeuge ist dabei stark an die Bereitstellung von erforderlicher Ladeinfrastruktur abhängig.

M37: Einrichtung weiterer Bahnhaltunkte

Das Stadtgebiet von Weiden erstreckt sich zu großen Teilen entlang der Bahnstrecken Hof-Regensburg und Weiden-Bayreuth. Ein Zugang zum Schienenpersonenverkehr ist jedoch nur am Bahnhof Weiden möglich.

Mit zusätzlichen Bahnhaltunkten könnten mehrere Ziele verfolgt werden:

- Verbesserte Anbindung des Umlands an Ziele in Weiden
- Verbesserte Anbindung der Wohngebiete in Weiden an den regionalen ÖPNV
- Kleinräumige Verbindungen innerhalb des Stadtgebiets als Ergänzung zum Stadtbus

Aufgrund der kurzen Umsteigezeiten am Bahnhof Weiden ist als Potential der neuen Haltepunkte nicht nur die jeweilige Bahnstrecke zu sehen, an der der Haltepunkt angelegt wird, sondern alle in Weiden verlaufenden Bahnstrecken (+ Zubringer im Stadt- und Regionalbusverkehr). Insbesondere für Pendler würden ergänzende Haltepunkte eine verbesserte Anbindung bedeuten.

Beispielhaft vorgeschlagen werden folgende Haltepunkte:

- Rehbühl / Stockerhut
 - Lage an der Bahnstrecke Weiden-Bayreuth im Bereich des Bahnübergangs Weidingsweg
 - Anbindung der Wohngebiete Rehbühl und Stockerhut
 - Anbindung des Berufsschulzentrums und der Ostmark-Kaserne
- Weiden West
 - Lage an der Bahnstrecke Weiden-Bayreuth im Bereich des Bahnübergangs Dr.-Müller-Straße
 - Anbindung des Gewerbegebiets Weiden-West
- Weiden Nord
 - Lage an der Bahnstrecke Weiden-Hof im Bereich Ostmarkstraße
 - Anbindung des Gewerbegebiets Weiden-Nord
 - Anbindung der Hammerwegsiedlung
- Ullersricht
 - Lage an der Bahnstrecke Weiden-Regensburg / Weiden-Nürnberg
 - Anbindung des Stadtteils Ullersricht
 - Anbindung der Hammerwegsiedlung
- Rothenstadt
 - Lage an der Bahnstrecke Weiden-Regensburg
 - Anbindung des Stadtteils Rothenstadt
 - Park+Ride aus dem Bereich Pirk, Bechtsrieth, Irchenrieth

Die Machbarkeit zusätzlicher Haltepunkte im Stadtgebiet von Weiden ist mit vertiefenden Untersuchungen zu prüfen und mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, BEG und Verkehrsunternehmen abzustimmen. Die zusätzlichen Halte bewirken eine Fahrzeitverlängerung auf den einzelnen Bahnstrecken. Um die heutigen Anschlüsse im Knotenbahnhof Weiden weiterhin herstellen zu können, können daher zusätzliche Ausbaumaßnahmen an der Schieneninfrastruktur erforderlich werden.

Umsetzungsstrategie ÖPNV

In **Tabelle 7** sind die Wirkung, Kosten sowie Priorität und der Zeithorizont der Maßnahmen für den ÖPNV dargestellt:

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig
M26 <i>Sonstige Bemerkung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - nach PBefG bis Januar 2022 - in enger Abstimmung mit Behindertenbeauftragten - abhängig von Flächenverfügbarkeit - Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen - erste technische Voraussetzungen für dynamische Fahrgastinformation fahrzeugseitig vorhanden 			
M27 Neubau / Umbau der Bushaltestellen am Bahnhof und am ZOB Naabwiesen	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen			
M28 Reduzierung von Verlustzeiten im Busverkehr	✓✓✓	€€€	+++	fortlaufend
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen			
M29 Optimierung der Verbindungsqualität im Busverkehr → Durchmesserlinien → Ring- / Tangentialverbindungen	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen			
M30 Optimierte Anbindung der Gewerbegebiete	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen			
M31 Optimierung der Bustaktung und Erweiterung der Betriebszeiten	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Landkreis NEW			
M32 Verbesserte Verknüpfung Bahnhof - ZOB - Innenstadt	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen			
M33 Herstellung beidseitiger Zugang Bahnhof	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung und Zusammenarbeit mit der DB - abhängig von den Plänen zur Elektrifizierung der Strecke 			
M34 Anpassung der Preisstruktur	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
<i>Sonstige Bemerkung</i>	<i>- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Verbundunternehmen</i>			
M35 Weiterentwicklung Marketing, Information, Kommunikation → Gemeinsame Strukturen Stadt Weiden und Landkreise	✓✓✓	€€€	+++	fortlaufend
<i>Sonstige Bemerkung</i>	<i>- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Landkreisen</i>			
M36 Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge	✓✓✓	€€€	+++	fortlaufend
<i>Sonstige Bemerkung</i>	<i>- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen - abhängig von Bereitstellung Ladeinfrastruktur</i>			
M37 Einrichtung weiterer Bahnhaltepunkte	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	<i>- Abstimmung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, BEG und Verkehrsunternehmen</i>			

Tabelle 7: Maßnahmen ÖPNV (M27 bis M37)

15.3 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

Um Mobilität und Verkehr zukünftig stadtverträglicher abzuwickeln, ist eine optimierte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel notwendig. Durch Maßnahmen in der Infrastruktur (z.B. B+R-Anlagen), einer Verknüpfung sowie einer gemeinsamen Vermarktung bestehen erhebliche Verlagerungspotentiale zugunsten umweltfreundlicher Mobilitätsangebote.

Durch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, unter Nutzung ihrer spezifischen Vorteile, soll das Gesamtverkehrsangebot verbessert, die Abhängigkeit vom eigenen Kfz verringert, eine höherwertige Mobilität geschaffen und ein stadt- und umweltverträglicherer Verkehr erreicht werden. Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Umweltverbunds aus Bahn / Bus, Fahrrad, CarSharing etc.

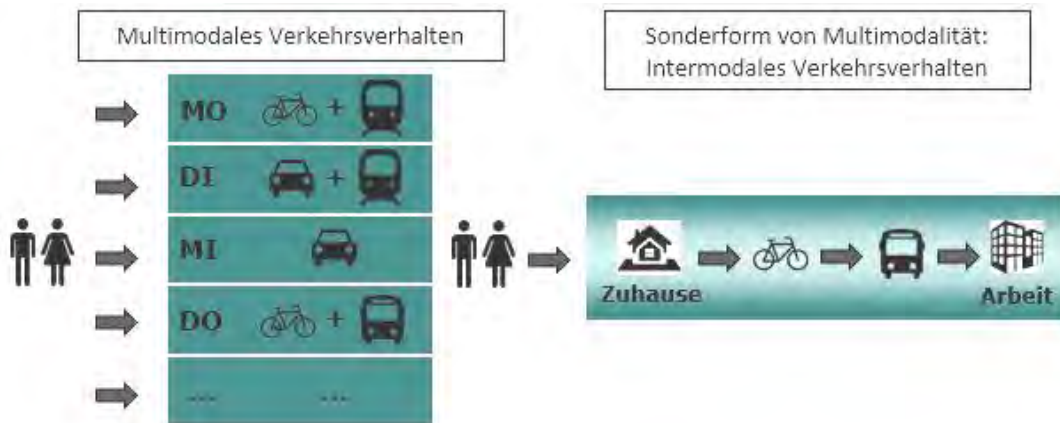


Abbildung 68: Schema multimodales / intermodales Verkehrsverhalten⁶⁵

Sowohl durch Maßnahmen in der Infrastruktur, als auch bei der Verknüpfung der verschiedenen Angebote untereinander, mit einer gemeinsamen Vermarktung, besteht ein Verlagerungspotential zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote. Für eine intermodale Nutzung müssen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, da mindestens ein Umstieg innerhalb der Verbindung zwischen Start- und Zielort erfolgt. Dies ist z.B. der Wechsel zwischen Bahn / Bus und einem Fahrrad oder CarSharing-Fahrzeug, welcher schnell und einfach erfolgen soll. Attraktive Umsteigemöglichkeiten sind hierbei für das intermodale Mobilitätsverhalten von größter Bedeutung, da innerhalb der Wegekette mindestens ein Umstieg erfolgt. Für die Nutzer ist hierbei ein einheitliches Angebot wichtig, da das passende Verkehrsmittel individuell ausgewählt werden kann.

⁶⁵ Angelehnt an Quelle: www.Zukunft-Mobilitaet.net

Die Einrichtung/ Erweiterung von B+R- / P+R- und P+M-Anlagen, die Einführung von Fahrradverleihsystemen sowie das Angebot von CarSharing-Fahrzeugen im Stadtgebiet sind ein wichtiger Bestandteil zur Förderung der Inter- und Multimodalität.

M38: Überprüfung und Optimierung von Verknüpfungsangeboten

Mit Park+Ride-Anlagen (P+R) wird vor allem die Anbindung peripherer Standorte an den Schienenpersonenverkehr verbessert.

Das Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, die Anbindung der Wohngebiete an die Bahntrasse mit einem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und innerstädtischer ÖPNV-Linien sowie ggfs. neuen Bahnhaltepunkten (vgl. **M 37**) zu verbessern. Durch ein attraktiveres P+R-Angebot kann die Nutzung des Schienenverkehrs zusätzlich gesteigert werden.

Zur Optimierung des P+R-Angebotes ist in einem ersten Schritt dem erfassten Bestand (Anlage am Bahnhof) ein möglicher Bedarf gegenüberzustellen. Hieraus ist dann die entsprechende Angebotsgröße zu bestimmen⁶⁶.

Zusätzlich sind weitere Optimierungsmaßnahmen möglich. So ist eine Vereinheitlichung der Qualitätsstandards (in Bezug auf die Ausstattung, technische Ausstattung, Beschilderung, Kundeninformation, usw.) ebenso anzustreben wie bspw. auch die Bereitstellung einer einheitlichen Wegweisung zu den Angeboten.

Zusätzlich zum P+R-Angebot sollte das Angebot an Mitfahrerparkplätzen (P+M) überprüft bzw. optimiert werden, um auch hier eine sinnvolle Verknüpfung herzustellen. Der an der Anschlussstelle „Weiden-Frauenricht“ vorhandene Mitfahrerparkplatz ist aufgrund seiner hervorragenden Lage und Anbindung unbedingt zu erhalten. Durch den guten Anschluss von Weiden an das überregionale Netz bietet sich zudem der Ausbau weiterer Mitfahrerparkplätze an. Mögliche Standorte könnten hierbei die Anschlussstelle „Weiden-Süd“ sowie einzelne Ab-/Zufahrten der Bundesstraße B 22 (z.B. Bereich Dr.-Kilian-Straße, Bereich Am Langen Steg, Anschluss an Süd-Ost-Tangente) sein.

Voraussetzung für die Stärkung des Radverkehrs im Zusammenhang mit einer Verknüpfung zum ÖPNV ist ein ausreichendes Angebot an Bike+Ride-Anlagen (B+R) im Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen. Den größ-

⁶⁶ Erste Überlegungen und Planungen zu einer P+R-Anlage wurden bereits im Rahmen des 2018 vom Ingenieurbüro Pesch Partner Architekten & Stadtplaner entwickelten Rahmenplans „östliche Bahnhofsvorstadt“ durchgeführt.

ten Mehrwert hat B+R, wenn der Weg zwischen Haltestellen und Fahrradabstellmöglichkeiten so kurz wie möglich ist (auch kürzer als von den P+R-Anlagen zu den (Bahn-)Haltestellen). B+R-Anlagen lassen sich zusätzlich sinnvoll im Bereich der inneren Stadt betreiben.

Grundanforderungen sind:

- Schnittstelle zwischen zwei Verkehrsmitteln (Bahnhöfe, Haltestellen)
- Gute Erreichbarkeit
- Ebenerdig oder über Rampen barrierefrei zugänglich
- Direkte Zuordnung zu Haltestelle
- Einbindung in das kommunale Radverkehrsnetz

Zur Optimierung des B+R-Angebotes ist in einem ersten Schritt der Bestand zu erfassen und zu analysieren.

Folgende Punkte sind bei jeder Planung und Umsetzung von B+R-Anlagen zu berücksichtigen:

- Standsicherheit (durch einen Anlehnbügel)
- Diebstahlschutz (durch Anschließmöglichkeit für Fahrradrahmen oder in einer Fahrradbox oder Sammelanlage)
- Ausreichendes Angebot je Stellplatz zuzüglich der erforderlichen Erschließungsflächen

Ein hochwertiges Angebot an Radabstellanlagen stellen Fahrradboxen sowie Fahrradparkhäuser bzw. Bike+Ride-Anlagen in Form von Abstellanlagen dar. Sie sind in der Regel überdacht und Fahrräder können, teilweise aufgrund der geschlossenen Räume, diebstahlsicher abgestellt werden. Darüber hinaus werden häufig weitere Serviceleistungen, wie z.B. Service-Stationen angeboten. Diese Stationen können mit Personal oder als Self-Service-Stationen betrieben werden. Hierbei wird bspw. Werkzeug für kleinere Reparaturen zur Verfügung gestellt (vgl. **M17** und **M18**).

Das Angebot sollte dahingehend stadtweit ausgedehnt und insbesondere an zentralen Haltestellen und in den Ortsteilen / Wohnquartieren etabliert werden. Hierbei sollten einzelne Bushaltestellen bzw. mögliche Standorte der B+R-Anlagen differenziert betrachtet werden, um die für das Umfeld optimale Ausgestaltung der Anlagen festzulegen (z.B. hochwertige Anlagen (abschließbar, überdacht), einfache Anlagen (einzelne Fahrradbügel) etc.).



Abbildung 69: Beispiele zu unterschiedlicher Ausgestaltung von B+R-Anlagen

Bei der Inbetriebnahme neuer Bahnhaltedpunkte (z.B. Rehbühl / Stockerhut, Weiden West, Weiden Nord, Ullersricht oder Rothenstadt) ist im Sinne einer optimalen Verknüpfung der Verkehrsmittel zudem dingend jeweils eine entsprechende P+R-Anlage, ebenso wie eine B+R-Anlage mit zu integrieren.

M39: Verstärktes Mobilitätsmanagement und Kommunikation

Um Verkehr und Mobilität effizienter und nachhaltiger zu gestalten, setzt Mobilitätsmanagement bereits dort an, wo der Verkehr entsteht. Mit Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Nutzer wird versucht, das Verkehrsmittelwahlverhalten zu beeinflussen und den Umweltverbund und somit die Rolle der umweltverträglichen Verkehrsmittel zu stärken. Die Maßnahmen basieren auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und erfordern ein umfassendes Marketing. Diese „weichen“ Maßnahmen unterstützen in der Regel die Effektivität der „harten“ Maßnahmen im innerstädtischen Verkehr (z.B. Verbesserungen im ÖPNV, neue Radwege,...).

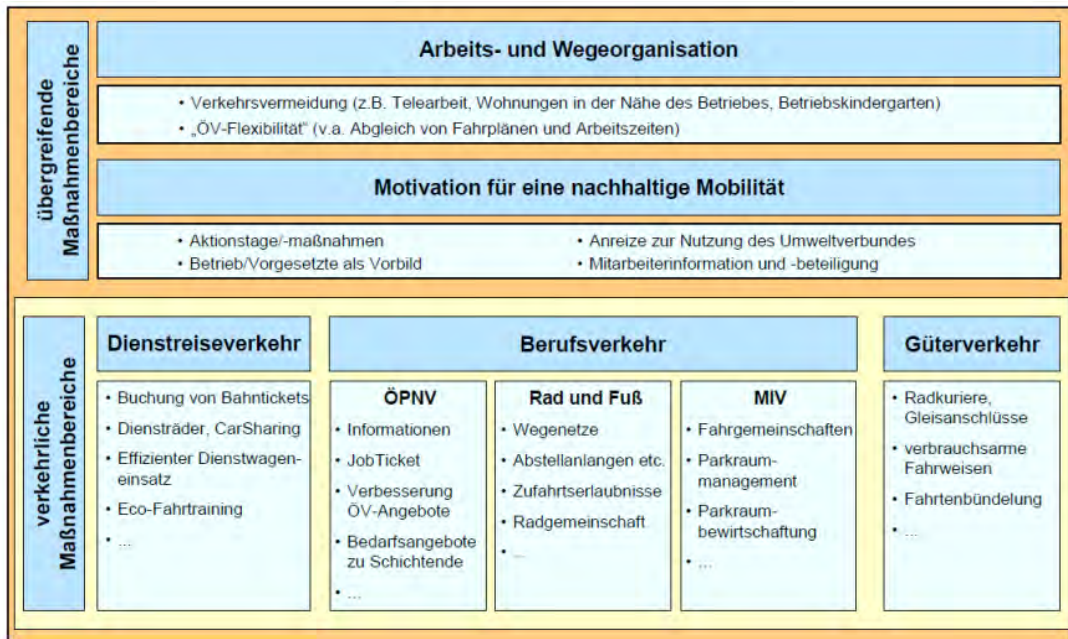


Abbildung 70: Maßnahmenbereiche des betrieblichen Mobilitätsmanagements
(Quelle: ISB / IVV 2003⁶⁷)

Aufgrund einiger größerer in Weiden ansässiger Betriebe oder auch der Technische Hochschule bietet das **betriebliche Mobilitätsmanagement** viele Chancen die Verkehrssituation in Weiden positiv zu beeinflussen. **Abbildung 70** zeigt die einzelnen Maßnahmenbereiche im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Ein wichtiger Bereich im Berufsverkehr ist der ÖPNV.

Es bedarf einer aktiven Ansprache und Information aller Betriebe in Weiden, um die Chancen des Mobilitätsmanagements aufzuzeigen. Der Vertrieb von Jobtickets kann so gefördert werden. Auch eine Einführung des Jobfahrrads sollte so beworben werden (siehe hierzu auch **M40**).

Weiteres Potential zur Stärkung des Umweltverbundes bietet das **schulische Mobilitätsmanagement**, welches dazu beitragen soll, den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten und bei Schülern, Eltern und Lehrern ein bewusstes Mobilitätsverhalten zu fördern, z.B. soll die Anzahl der „Elterntaxis“ reduziert werden. Eine gute und sichere Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad und zu Fuß (Radwegpläne und Schulwegpläne für Schüler) und dem ÖPNV sind eine Grundvoraussetzung. Das Mobilitätsmanagement an Schulen bietet zudem eine Möglichkeit das Mobilitätsverhalten „von morgen“ zu prägen.

⁶⁷ Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) / Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV) (2003): Mobilitätsmanagement-Handbuch – Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien. <http://www.ivv-aachen.de/fileadmin/content_images/projekte/downloads/MMHandbuch.pdf>; zuletzt abgerufen am 10.10.2016.

Ein weiteres **nutzergruppenspezifisches Mobilitätsmanagement** ist jenes für **Senioren**. Hierbei steht das Aufzeigen der Optionen der Fortbewegung v.a. im öffentlichen Verkehr im Mittelpunkt. Unsicherheit bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln trägt oft zu einem Rückgang der Mobilität älterer Menschen bei.

Letztendlich steht über all dem das **kommunale Mobilitätsmanagement**. Diesem kommt ein Stück weit die Initialfunktion innerhalb einer Kommune zu. Die Initiierung von Aktivitäten in anderen Handlungsfeldern (Mobilitätsberatung, betriebliches Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen) ist sehr wichtig, denn die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements müssen dort eingesetzt werden, wo Verkehr entsteht (Arbeiten, Schule, Tourismus,...). Das kommunale Planen und Handeln soll auf eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung ausgerichtet werden und somit eine Vorbildfunktion eingenommen und ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten „vorgemacht“ werden. In vielen Städten, Kreisen und Gemeinden ist das kommunale Mobilitätsmanagement schon ein festes Aufgabenfeld. Das Schaffen einer speziell darauf abgestimmten Stelle (MobilitätsmanagerIn) sollte daher angestrebt werden. Zu deren Aufgabenbereich gehört neben der fachbereichsübergreifenden Koordination – vor allem auch der Kommunikation.

Wie in **Kapitel 8** bereits beschrieben, finden sich in Weiden bspw. weder eine Mobilitätszentrale (zentrale Anlaufstelle für sämtliche Fragen rund um Mobilität) noch umfassende/ übersichtliche Informationen über Mobilitätsangebote auf der Homepage der Stadt. Auch Anreiseinformationen für die Stadtverwaltung selbst sind nicht vorhanden. Diese wären jedoch sowohl für Beschäftigte als auch Besucher zweckmäßig.

Umfassende exponiert platzierte Informationen zu allen Mobilitätsangeboten würden die Aufmerksamkeit und Akzeptanz für eine effizientere Verkehrsmittelwahl stärken. Zudem haben Informationen zum Thema Mobilität eine besonders hohe Wirkung, wenn sich die betroffenen Personen ohnehin neu orientieren müssen, wie z.B. als Neubürger der Stadt oder als touristischer Besucher. Gezielte Informationen zum Thema Mobilität an exponierten Stellen (insbesondere auf der Homepage) sind daher besonders wirksam. Sämtliche Informationen sollten also zusammengetragen und ein Zugriff auf die Rubrik direkt auf der Startseite über die oberste Ebene eingerichtet werden.

Inhalte können u.a. sein:

- Einrichtung einer zentralen Informationsseite mit Mobilitätsinformationen
- Direkter Link zur vollständigen Fahrplanauskunft (ÖPNV)⁶⁸ bzw. Integration eines Widgets mit allen relevanten Daten (ggfs. auch Echtzeitdaten sobald vorhanden)
- Anbindung mit dem PKW (inkl. Information zu Parkmöglichkeiten, Parkleitsystem, etc.).⁶⁹
- Information zur Anreise mit dem Fahrrad (Kennzeichnung von Abstellanlagen, Verlinkung zum Radroutenplanern Bayern für Wegeführung, Hinweis auf Service-Stationen, etc.)
- Hinweise auf Mietradstationen sobald vorhanden
- Hinweise CarSharing-Angebote sobald vorhanden
- Aktuelles zum Thema Mobilität oder zu Aktionstagen (z.B. „Stadtradeln“)

Es bietet sich an, insbesondere mit Abschluss des umfassenden Mobilitätskonzeptes, eine erneute Marketingkampagne zum Thema Mobilität innerhalb der Stadt Weiden zu starten. Eine enge Einbindung des Weidener Stadtmarketings scheint hierbei unerlässlich. Der Start der neuen Homepage-Rubrik im Zusammenhang mit Pressemitteilungen und ggfs. zusätzlichen Verweisen auf das Mobilitätskonzept wird ebenso empfohlen wie regelmäßige Öffentlichkeits-/ Motivationskampagnen (z.B. zum Stadtradeln, zur Europäischen Mobilitätswoche, etc.). Auch hier kommt der Stadtverwaltung eine Vorreiterrolle zu.

M40: Schaffung spezieller Mobilitätsangebote

Unter speziellen Mobilitätsangeboten kann man bspw. die Förderung von Jobtickets oder Jobrädern zusammenfassen. Diese sind auch immer als Ergänzung zum Mobilitätsmanagement zu sehen (siehe hierzu auch **M39**).

Ein Jobrad ist hierbei ein Fahrrad, E-Bike oder auch Pedelec, das ein Arbeitgeber einem Mitarbeiter dauerhaft zur Verfügung stellt. Das Fahrrad wird in den meisten Fällen mittels Leasing als Dienstfahrrad überlassen. Das Dienstradleasing bietet somit auch die Möglichkeit von steuerlichen Vorteilen. Das Fahrrad kann neben beruflichen auch für private Fahrten genutzt werden. So kann vielen Beschäftigten auch der Zugang zu den teureren E-Bikes bzw. Pedelecs ermöglicht werden. Dies wiederum senkt die Hürde zur Nutzung des Fahrrads, weil mit elektrischer Unterstützung auch längere Strecken oder Steigungen problemlos zurückgelegt werden können.

⁶⁸ Reine Verlinkung der Website von Wies Faszinatour bereits erfolgt.

⁶⁹ Einzelne Informationen über „Unter-Rubrik“ bereits zusammengetragen.

Jobtickets sind Fahrkarten für den öffentlichen Personennahverkehr, die Unternehmen ihren Mitarbeitern vergünstigt zur Verfügung stellen können. Zumeist erhalten die Unternehmen oder Behörden von den Verkehrsunternehmen Sonderkonditionen in Form von Tarifrabatten und ggfs. Leistungserweiterungen.

M41: Schaffung von Voraussetzungen für moderne City-Logistikkonzepte

Durch den zunehmenden Lieferverkehr stößt die Infrastruktur in den Innenstädten an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Vor allem durch in zweiter Reihe oder auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge werden andere Verkehrsteilnehmer behindert. Zur Entlastung des Stadtverkehrs, zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität und vor allem auch um Emissionen zu reduzieren, muss eine Umorientierung im Liefer- und Warenverkehr stattfinden.

Im Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg wurde daher z.B. das Pilotprojekt „KoMoDo“ (Kooperative Nutzung von Mikro-Depots)⁷⁰, gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, ins Leben gerufen und das Grundprinzip mittlerweile auch in mehreren deutschen Städten erprobt und eingeführt.



Abbildung 71: Beispiele zu speziell ausgewiesenen Anlieferzonen für Lieferverkehr / Einsatz von Last-Elektroscooter

Eine Zusammenarbeit der verschiedenen Kurier-Express-Paket-Dienstleister ist sinnvoll und meist auch erforderlich. Die Umsetzung von City-Hubs, Mobile Depots, Anlieferzonen, Lastenfahrrädern, Leicht-Lastfahrzeugen für verbessertes Liefern im innerstädtischen Bereich sollte für Weiden dringend überprüft werden. Hierfür bedarf es eines ausführlichen City-Logistikkonzeptes.

⁷⁰ <https://www.komodo.berlin>, letzter Aufruf 21.12.2019

M42: Schaffung von CarSharing-Angeboten

CarSharing verbessert die Mobilität, entlastet die Umwelt, spart Parkflächen im öffentlichen Raum und Mobilitätskosten jedes einzelnen Nutzers. CarSharing soll dabei in erster Linie die Mobilität der Personen verbessern, die sich kein eigenes Auto leisten können bzw. sich kein eigenes Auto anschaffen möchten. Darüber hinaus zielt CarSharing auf Personen ab, die ihr eigenes Auto nur selten und / oder für kurze Strecken nutzen oder in Gebieten mit sehr hohem Parkdruck wohnen. Hierdurch kann die Anzahl der Fahrzeuge im Stadtgebiet verringert und die Verkehrsbelastungen im Straßennetz sowie die Umweltbelastungen reduziert werden. Es können Mobilitätskosten gespart und trotzdem Flexibilität beibehalten werden. Für eine ausreichende Flexibilität ist jedoch ein angemessenes Angebot an Fahrzeugen und Standorten notwendig.

Das Teilen von Autos ist bereits in vielen deutschen und europäischen Städten gängige Praxis. Laut Bundesverband CarSharing e.V. nahm die Anzahl an CarSharing-Kunden 2022 allein im Vergleich zum Jahr 2019 um 37,8% zu und stieg auf 3,39 Mio. Kunden. Auch bei der Anzahl der CarSharing-Fahrzeuge konnte ein Zuwachs von 47,3% verzeichnet werden.



Abbildung 72: Beispiel zu CarSharing-Fahrzeug und -Verkehrsschild
(Quelle: www.Flinkster.de; www.BMVI.de)

Die Stadt Weiden kann die Angebotserweiterung dahingehend beeinflussen, indem sie Stellplätze im öffentlichen Raum für die Nutzung und feste Zuweisung zum CarSharing-System zur Verfügung stellt. Verstärkte Informationskampagnen über das vorhandene Angebot, mit Standorten, Fahrzeugen, Nutzungsbedingungen, Tarifstrukturen etc. sollten zusätzlich über städtische Informationsmedien (Touristeninformation, städtischer Internetauftritt etc.) erfolgen. Des Weiteren ist denkbar nur emissionsreduzierte oder gar Elektrofahrzeuge als CarSharing-Fahrzeuge anzubieten.

Die Bereitstellung von Fahrzeugen kann in einem ersten Schritt durch die Stadtverwaltung als sogenannter „Ankernutzer“⁷¹ erfolgen. Die Mitarbeiter Verwaltungen und ggfs. weiteren angeschlossenen Betrieben nutzen die Fahrzeuge maßgeblich als Dienstwagen (auch im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement). Das Angebot steht der Bevölkerung jedoch ebenfalls zur Verfügung, eine Gewöhnung an das Prinzip des CarSharings kann erfolgen. Insbesondere bei der Nutzung von E-Fahrzeugen können somit ggfs. erste Hürden über ein Sharing-Fahrzeug abgebaut werden. Eine spätere stadtweite Erweiterung der Standorte ist denkbar und wünschenswert.

M43: Förderung der Elektromobilität

Mit der Förderung der Elektromobilität kann ein deutlicher Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen in Weiden geleistet werden. Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb bringen im Verkehr zwar zunächst keine verkehrsvermeidende oder straßenraumentlastende Wirkung mit sich, der Einsatz von Elektroantrieben hat im städtischen Verkehr (v.a. bei emissionsintensiven Fahrzeugen wie z.B. Bussen) aber durchaus positive Effekte auf lokale Standortqualitäten. Vor Ort kann der Schadstoff- sowie Lärmausstoß deutlich reduziert werden.

Vorhandene Studien⁷² und Trends zeigen, dass Elektroautos zunächst noch tendenziell als Zweit- oder Drittwagen angeschafft werden, wodurch sich somit die absolute Anzahl der Pkw eher erhöht. Dies wiederum führt zu einem erhöhten Flächenverbrauch im Straßenraum. Aufgrund deutlich geringerer Betriebskosten als bei normalen Pkw wird außerdem vor einer „Mehrnutzung“ des Pkw und somit einer Verlagerung von anderen Verkehrsmitteln (Rad, ÖPNV) gewarnt.

Zu beobachten ist, dass Elektroautos aufgrund fehlender Fahrzeuggeräusche zu einem erhöhten Unfallrisiko für Fußgänger und Fahrradfahrer führen können. Dem sollte mit Hilfe von sicheren Querungsstellen und angemessenen Seitenräumen entgegengewirkt werden.

Trotz der aufgezeigten Trends und Risiken sollte die Förderung der Elektromobilität in Kombination mit der Förderung des Umweltverbundes ein Bestandteil des „Mobilitätskonzept Weiden 2035“ sein. Ein erhöhter Einsatz von Elektrofahrzeugen wird zu einer deutlichen Verbesserung der örtlichen Emissionen führen. In Abhängigkeit vom bundesweiten Strommix wird sich dies ggfs. langfristig auch auf die bundesweiten Emissionen auswirken.

⁷¹ Eine Personengruppe, die die Sharing Fahrzeuge mit einer gewissen Verbindlichkeit regelmäßig im Alltag verwenden.

⁷² Umwelt- und Prognoseinstitut e.V. (UPI-Institut): Ökologische Folgen von Elektroautos. Heidelberg, 2015.

Auch im Radverkehr nimmt die Elektromobilität einen immer höheren Stellenwert ein. Pedelecs bieten die Chance, größere Reichweiten oder topografisch schwierige Distanzen mit vergleichsweise geringem Aufwand auch per Rad zu erreichen. Insbesondere für Pendler, ältere Personen und für Transportzwecke (z.B. im Einkaufsverkehr, Lieferung,...) bieten Pedelecs die Möglichkeit, das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu wählen.

Die weitere Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Straßenraum sollte in Weiden angestrebt werden (bspw. mit Benutzervorteilen beim Parken). Die teilweise bereits bestehenden Benutzervorteile sollten fortgeführt bzw. ggfs. erweitert werden (Einbindung der Parkbereiche mit Parkschein) und nicht bereits zum Ende 2022 eingestellt werden. Auch die Möglichkeit des kostenlosen Ladens (im öffentlichen Straßenraum und in Parkierungsanlagen) sollte integriert werden. Hierzu sind ggfs. Kooperationen mit den Parkhausbetreibern nötig.

Die Anzahl der derzeit in Weiden befindlichen Ladestationen sollten durch zusätzliche Stationen massiv erweitert werden, um die Attraktivität und Akzeptanz der Elektromobilität weiter zu stärken. Dabei ist es insbesondere wichtig Lademöglichkeiten am Wohn- und Arbeitsort herzustellen, Förderungen von privaten Ladestellen sind denkbar. Durch erweiterte Öffentlichkeitskampagnen sollten die Vorteile von Elektrofahrzeugen ins Bewusstsein gerufen und ggfs. nochmals auch auf staatliche Förderungen hingewiesen werden. Das bereits bestehende Elektromobilitätskonzept⁷³ sollte hinsichtlich konkreter Standorte für Ladesäulen im gesamten Stadtgebiet erweitert werden.

Größere Unternehmen bzw. die größten Arbeitgeber in Weiden sollten demnach ermutigt (vielleicht sogar in die Pflicht genommen) werden, entsprechende Lademöglichkeiten einzurichten. Ein engmaschigeres Angebot an strategisch wichtigen Orten ist hierbei genauso wie eine Vorreiterposition der städtischen Betriebe durch den verstärkten Einsatz von elektrisch betriebenen Dienstautos von großer Bedeutung.

Zukunftsweisend kann zudem ein sogenanntes Vehicle-to-grid-Konzept sein. Hierunter versteht man ein Konzept zur Abgabe von elektrischem Strom aus den Antriebsakkus von Elektro- und Hybridautos zurück in das öffentliche Stromnetz. Bidirektional ladefähige Fahrzeuge können dabei nicht nur elektrische Energie aus dem Netz entnehmen, sondern diese als Teil eines intelligenten Energiesystems über spezielle Ladestationen auch wieder in das Netz einspeisen. Erste Pilotprojekte mit speziellen Fahrzeugen und Ladestationen laufen auf Bundesebene bereits. Kooperationen bzw. Gemeinschaftsprojekte zwischen Städten und Energieversorgern sind bei Etablierung zukünftig denkbar.

⁷³ Arbeitsgemeinschaft Prof. Dr. Magnus Jaeger (OTH Amberg-Weiden), ip3 | Ingenieure mit Partner GmbH und etz Nordoberpfalz GmbH: Kommunales Elektromobilitätskonzept für die Stadt Weiden i.d.OPf. Mai 2017.

Umsetzungsstrategie verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

In **Tabelle 8** sind die Wirkung, Kosten sowie Priorität und der Zeithorizont der weitergehenden verkehrsmittelübergreifenden Maßnahmen dargestellt:

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
M38 Überprüfung und Optimierung von Verknüpfungsangeboten	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig, fortlaufend
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Erweiterung des Angebotes an B+R- sowie P+R/ P+M-Anlagen - Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen			
M39 Verstärktes Mobilitätsmanagement und Kommunikation	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig, fortlaufend
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- städtische Förderung und Initiative - Kooperation mit städtischen Betrieben/ Firmen - Umfassende Kooperation mit der Marketingabteilung			
M40 Schaffung spezieller Mobilitätsangebote	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Kooperation mit städtischen Betrieben/ Firmen - Kooperation mit Verkehrsunternehmen			
M41 Schaffung von Voraussetzungen für moderne City-Logistikkonzepte	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Bereitstellung von städtischen Flächen - Kooperation mit städtischen Betrieben/ Firmen			
M42 Schaffung von CarSharing-Angeboten	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittel- fristig
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- Bereitstellung von städtischen Flächen für Stellplätze - Kooperation mit gängigen Anbietern, vorzugsweise auch mit E-Fahrzeugen			
M43 Förderung der Elektromobilität	✓✓✓	€€€	+++	fortlaufend
<i>Sonstige Bemerkung</i>	- ggfs. Bereitstellung von städtischen Flächen - staatliche Förderung - Kooperation mit Energieversorgern (z.B. Beteiligung von SGW und/ oder Stadtwerken) - aufbauend auf Elektromobilitätskonzept			

Tabelle 8: verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen (M38 bis M44)

Eine zusammenfassende Prioritätenliste findet sich in **Anlage 12**. Hier wurden die einzelnen Maßnahmen nach hoher, mittlerer und niedriger Priorität

sortiert, die sich vor allem auch aufgrund der Abhängigkeiten einzelnen Maßnahmen untereinander ergab. Innerhalb der jeweiligen Listen wurde nochmal eine Abstufung (in absteigender Reihenfolge) untereinander vorgenommen. Dabei ist dies nicht als feste Reihenfolge zu verstehen – vor allem auch weil die Einzelmaßnahmen stark hinsichtlich der jeweiligen Realisierungshorizonte variieren.

16 Fazit

Das „Mobilitätskonzept Weiden 2035“ verfolgt maßgeblich das Ziel, dass das Mobilitäts- und Verkehrssystem in Weiden auch einen Beitrag zum Klimaschutz in Weiden leistet. Dies soll erreicht werden, ohne die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner der Stadt sowie die Wirtschaft einzuschränken. Die Hauptstrategie des Mobilitätskonzeptes besteht darin, dass andere Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen, indem die Dominanz des Kfz-Verkehr insgesamt reduziert wird. Besonders in sensiblen Bereichen soll Verkehr verträglich abgewickelt, Mobilität für alle möglich gemacht und mehr Lebensqualität geschaffen werden. Das Mobilitätskonzept soll hierbei als verkehrliche Leitschnur der Stadt Weiden für die nächsten Jahre gelten.

Ein wichtiges Ziel ist daher eine Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr, vor allem auf den zentralen Achsen in und durch die Innenstadt. Es sind noch vereinzelte Lücken im Radroutennetz (außerorts und innerorts) vorhanden. Auch der Ausbaustandard der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur sowie die Führung an Knotenpunkten sind oft noch verbesserungswürdig. Die Wahl der geeigneten Führungsform hängt hierbei jeweils von den örtlichen Gegebenheiten (Straßenraumbreiten, Verkehrsbelastungen etc.) ab und muss im Einzelfall geprüft werden. Es kann daher keine stadtweite einheitliche Führungsform definiert werden. Die große Herausforderung wird aber darin liegen, den Kfz- und Radverkehr miteinander in Einklang zu bringen. Weiterhin stellen sichere Fahrradabstellanlagen eine wichtige Voraussetzung für die Radverkehrsförderung dar. So sollte das Angebot weiter ausgebaut und vor allem qualitativ verbessert werden. Hier besteht besonders an Verknüpfungspunkten zum Bus bzw. zur Bahn dringender Handlungsbedarf. Eine umfassende Radverkehrsplanung sollte aber nicht nur die Verbesserung bzw. Herstellung der geeigneten Infrastruktur beinhalten, sondern auch weiche Maßnahmen, wie z.B. Kommunikation, Marketing etc. berücksichtigen.

Der Fußverkehr gewinnt in der Nahmobilität angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen zunehmend an Bedeutung. Weiden hat aufgrund seiner kompakten Siedlungsstruktur günstige Voraussetzungen dafür, dass viele Wege zu Fuß (oder mit dem Fahrrad) zurückgelegt werden. Dies gilt es zu nutzen und zu stärken. Bei der Infrastruktur für den Fußverkehr wurde in den letzten Jahren bereits vieles optimiert und teilweise vorbildlich ausgebaut, daher findet sich (im Innenstadtbereich) nur noch wenig Nachholbedarf. Ein wichtiger Baustein zur weiteren Verbesserung der Verknüpfungsqualität stellt jedoch der Durchstich zum Stadtteil Lerchenfeld dar. Zudem sollten die Bedürfnisse der schwächeren und mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer weiter gestärkt werden. Um weitere Potentiale im Fußverkehr zu erreichen, sind sichere barrierefreie Querungsstellen und Wege herzustellen. Darüber hinaus ist ein attraktives Umfeld für den Fußverkehr – insbesondere für

die Innenstadt und die Stadtteilzentren – wichtig. Neben der reinen Verbindungsfunktion sollten hier weitergehende Ansprüche wie Kommunikation, Information oder Ausruhen erfüllt und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Neben dem Fuß- und Radverkehr stellt der öffentliche Personennahverkehr im Rahmen einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsplanung einen wichtigen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems dar. Das leistungsfähige Stadtbussystem wird durch zusätzliche Angebote des Regionalverkehrs erweitert. Der Schwerpunkt der Busbedienung liegt auf der Innenstadt, die durch Linien-Überlagerungen teilweise im 15-Minuten-Takt erschlossen wird. Die ÖPNV-Erschließung ist durch das dichte Haltestellennetz überwiegend gut. Allerdings entspricht die Haltestellenausstattung weitestgehend nicht den aktuellen Standards. Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn bzw. dem Radverkehr sind daher zur Förderung des ÖPNV besonders wichtig. Durch die weitere Förderung und den Ausbau des ÖPNV werden die größten Potentiale zur modalen Verlagerung in Weiden gesehen. Vor allem die Wirkung der Einrichtung weiterer Bahnhaltepunkte kann sehr hoch sein, gleichwohl es auch mit hohen Investitions- und jährlichen Kosten einhergeht.

Die wichtigen Verkehrsachsen innerhalb Weidens sind stark durch den fließenden Kfz-Verkehr geprägt. Die Straßenräume sind teilweise bedeutend an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Um den Kfz-Verkehr – vor allem in der Innenstadt – zu reduzieren, sollte daher durch Neuordnung und/oder Umgestaltung der zentralen Straßenzüge eine Gleichberechtigung zu anderen Verkehrsmitteln angestrebt werden. Darüber hinaus ist die Verlängerung der Süd-Ost-Tangente aus rein verkehrlicher Sicht eine sinnvolle Netzergänzung im Weidener Straßennetz und kann für weitere Entlastungen sensibler Straßenzüge sorgen. Prinzipiell stehen innerhalb der Innenstadt ausreichend viele Stellplätze zur Verfügung. Es besteht jedoch eine ungleichmäßige Verteilung der Nachfrage. Hier zeigte sich ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Attraktivität der Stellplätze (Lage zum Ziel bzw. Bewirtschaftung) und der vorhandenen Auslastung. Ziel muss es demnach sein, mit einem Parkraumbewirtschaftungskonzept die bestehende Nachfrage besser auf die vorhandenen Angebote umzuverteilen.

Bisher spielt Intermodalität sowie die Nutzung des Mobilitätsverbundes in Weiden noch eine untergeordnete Rolle. Aufgrund sehr positiver Wirkungen sollte dies jedoch gefördert werden. Maßnahmen hierzu führen einerseits zu Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel und andererseits zu einer Reduktion des Pkw-Bestandes in Weiden. Vor allem die Vernetzung der Verkehrsträger und die Stärkung der Multimodalität (bspw. durch B+R) ist ein wesentlicher Baustein eines zukunftsgerichteten Mobilitätsangebotes. Neben neuen Technologien (E-Mobilität) sollten dabei auch Sharing- oder Verleihsysteme und spezielle Mobilitätsangebote (Jobrad und Jobticket) bedacht werden. Diese Möglichkeiten der Intermodalität bieten für vielen Personen bessere

Mobilitätschancen und tragen darüber hinaus zu einem stadt- und umweltverträglicheren Verkehr bei.

Insgesamt bedarf es in Weiden einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt und anderen sensiblen Bereichen. Eine gleichzeitige Förderung des Umweltverbundes mit gezielten Maßnahmen, soll letztlich zu einer besseren Verträglichkeit und einem besseren Verkehrsfluss innerhalb von Weiden führen. Die Stärkung des Umweltverbundes und die damit verbundene Verlagerung von Kfz-Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel führen darüber hinaus zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Ablaufprozess Klimafreundliche Mobilitätskonzept	3
Abbildung 2: Räumliche Einordnung Weiden	6
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung Weiden i.d.OPf.	9
Abbildung 4: grafische Darstellung räumliche Verteilung Auspendler (links) / Einpendler (rechts) Weiden i.d.OPf.	10
Abbildung 5: Schematische Darstellung Verkehrsarten im Kordon	15
Abbildung 6: Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung	18
Abbildung 7: statisches Parkleitsystem (Übersichtstafel / teilaufgelöste Wegweiser)	22
Abbildung 8: Radverkehrsanlagen – Angebotsformen und erforderliche Breiten	26
Abbildung 9: Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (gem. Geh- und Radweg) und 241 (getr. Geh- und Radweg) gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO)	27
Abbildung 10: Verkehrszeichen 357 (Sackgasse) und 357-50 (für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse) gemäß StVO	28
Abbildung 11: Verkehrszeichen 220-20 (Einbahnstraße), Zusatzzeichen 1000-33 (Radfahrer im Gegenverkehr), Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) gemäß StVO	28
Abbildung 12: Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) gemäß StVO	29
Abbildung 13: Kennzeichnung des dualen Angebots (Beispiele aus Darmstadt)	30
Abbildung 14: Radverkehrsführung in der Innenstadt (Bahnhofstraße/ Friedrich-Ebert-Straße)	31

Abbildung 15: gemeinsame Geh- und Radwege außerhalb der Innenstadt (Antonie-Vierling-Straße/ Verbindung Leuchtenberger Straße)	32
Abbildung 16: hervorgehobene Radverkehrsanlagen in Kreuzungsbereichen (Christian-Seltmann-Straße/ Frauenrichter Straße)	33
Abbildung 17: Radwegweisung im Stadtgebiet	33
Abbildung 18: Fußgängerzone (Radverkehr frei)	34
Abbildung 19: verschiedene Arten von Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt	35
Abbildung 20: Wahllos abgestellte Fahrräder in der Innenstadt	35
Abbildung 21: Radabstellanlagen und Lademöglichkeit am NOC	36
Abbildung 22: Fahrradabstellanlagen Bahnhof	36
Abbildung 23: eingeschränkte Barrierefreiheit an Querungsstellen (Bürgermeister-Prechtl.-Straße/ Dr.-Pfleger-Straße)	41
Abbildung 24: geringe Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen (Prinz-Ludwig- Straße/ Bahnhofstraße)	42
Abbildung 25: schmale Gehwege (Sebastianstraße)	42
Abbildung 26: vorbildlicher barrierefreier Ausbau (Nikolaistraße/ Asylstraße)	43
Abbildung 27: Haltestellenausstattung mit Modernisierungsbedarf	51
Abbildung 28: Elektrolademöglichkeiten sowie Hinweisbeschilderung im Stadtgebiet	54
Abbildung 29: Strukturierung des Zielsystems	60
Abbildung 30: Bevölkerungsentwicklung Weiden i.d.OPf.	66
Abbildung 31: Beschäftigtenentwicklung in Weiden i.d.OPf.	68
Abbildung 32: Verkehrsleistung Analyse 2019	71
Abbildung 33: Verkehrsleistung Prognose-Nullfall 2035	72
Abbildung 34: Stärkung von Verkehrsachsen	73
Abbildung 35: Verkehrsleistung Szenario 1	76
Abbildung 36: Verkehrsleistung Szenario 2	77

Abbildung 37: CO ₂ -Bilanz im Stadtgebiet Weiden 2019	80
Abbildung 38: CO ₂ -Bilanz im Stadtgebiet Weiden Prognose-Nullfall 2035	81
Abbildung 39: CO ₂ -Bilanz im Stadtgebiet Weiden Szenario 1	82
Abbildung 40: CO ₂ -Bilanz im Stadtgebiet Weiden Szenario 2	83
Abbildung 41: Verlängerung Süd-Ost-Tangente (schematische Darstellung)	87
Abbildung 42: Umweltspur Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße (schematische Darstellung)	89
Abbildung 43: Beispiel Umweltspur (Busfahrstreifen mit erlaubter Fahrradnutzung)	90
Abbildung 44: Durchstich Lerchenfeld (schematische Darstellung)	92
Abbildung 45: Verkehrsberuhigung zentrale Achsen	93
Abbildung 46: Kombination verschiedener Maßnahmen/Planfälle	95
Abbildung 47: mögliche Umgestaltung Bahnhofstraße – Beispiel Mittelstreifen	103
Abbildung 48: mögliche Umgestaltung Bahnhofstraße – Beispiel Radfahrstreifen	104
Abbildung 49: mögliche Umgestaltung Bahnhofstraße – Beispiel Busspur	105
Abbildung 50: Erweiterung des bewirtschafteten Innenstadtbereichs (nördl. Bürgermeister-Prechtl-Straße)	111
Abbildung 51: Überprüfung und Anpassung der Parkraumbewirtschaftung außerhalb Untersuchungsbereich	113
Abbildung 52: Zielbetrachtung des Radverkehrsnetzes	117
Abbildung 53: Beispiele für verschiedene Überleitungen des Radverkehrs	119
Abbildung 54: Beispiele für gemeinsame Führung von Kfz- und Radverkehr (Radfahrstreifen links / Schutzstreifen rechts)	121
Abbildung 55: Beispiele möglicher Führungsformen des Radverkehrs außerorts (Radweg / gem. Geh- und Radweg)	121
Abbildung 56: Beispiele für verschiedene Gestaltungen von Fahrradstraße	123

Abbildung 57: Beispiele für Piktogramm Spuren (innerhalb Tempo-30-Zone / auf Hauptverkehrsstraßen)	124
Abbildung 58: Beispiele Markierungen und Beschilderung in Gegenrichtung freigegebener Einbahnstraßen	125
Abbildung 59: Beispiele für Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten	127
Abbildung 60: Beispiele für Querungsmöglichkeiten des Radverkehrs außerorts	128
Abbildung 61: Beispiele für Fahrradabstellanlagen verschiedener Standards (Fahrradboxen abschließbar, überdachte Anlehnbügel)	129
Abbildung 62: Beispiel für Radservicestationen	130
Abbildung 63: Beispiel verschiedene Arten von Fahrradverleihsystemen	131
Abbildung 64: Beispiele für Beschilderung / Markierung von Radschnellverbindungen	133
Abbildung 65: Beispiele zu barrierefreien Angeboten im öffentlichen Straßenraum (barrierefreier Einmündungsbereich/ barrierefreie Mittelinsel)	140
Abbildung 66: Beispiele zur Integration von Sitzgelegenheiten in Platzgestaltungen	141
Abbildung 67: Haltestellenstandards für Haltestellen im ÖPNV	143
Abbildung 68: Schema multimodales / intermodales Verkehrsverhalten	154
Abbildung 69: Beispiele zu unterschiedlicher Ausgestaltung von B+R-Anlagen	157
Abbildung 70: Maßnahmenbereiche des betrieblichen Mobilitätsmanagements	158
Abbildung 71: Beispiele zu speziell ausgewiesenen Anlieferzonen für Lieferverkehr / Einsatz von Last-Elektroscooter	161
Abbildung 72: Beispiel zu CarSharing-Fahrzeug und -Verkehrsschild	162

Tabellen im Text:

Tabelle 1:	ÖPNV-Takte	48
Tabelle 2:	Fahrzeugkilometer Stadtgebiet Weiden pro Jahr (2019)	79
Tabelle 3:	Vergleich Fahrleistung und CO ₂ -Emissionen	85
Tabelle 4:	Maßnahmen Kfz-Verkehr (M1 bis M9)	115
Tabelle 5:	Maßnahmen Radverkehr (M10 bis M20)	135
Tabelle 6:	Maßnahmen Fußverkehr (M21 bis M25)	142
Tabelle 7:	Maßnahmen ÖPNV (M27 bis M37)	153
Tabelle 8:	verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen (M38 bis M44)	165

Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1.1	Kfz-Verkehr – Netz der verkehrswichtigen Straßen – Gesamt
Plan 1.2	Kfz-Verkehr – Netz der verkehrswichtigen Straßen – Kernstadt
Plan 2.1	Kfz-Verkehr – Geschwindigkeiten – Gesamt
Plan 2.2	Kfz-Verkehr – Geschwindigkeiten – Kernstadt
Plan 3	Kfz-Verkehr – Zählstellen
Plan 4.1	Kfz-Verkehr – Verkehrsmengen
Plan 4.2	Kfz-Verkehr – Verkehrsmengen Durchgangsverkehr
Plan 5	Kfz-Verkehr – Wirtschaftsverkehr
Plan 6	Kfz-Verkehr – Analyse
Plan 7	Ruhender Kfz-Verkehr – Parkraumangebot
Plan 8	Ruhender Kfz-Verkehr – Parkraumbilanz
Plan 9	Ruhender Kfz-Verkehr – Parkraumauslastung
Plan 10.1	Radverkehr – Routennetz – Gesamt
Plan 10.2	Radverkehr – Routennetz – Kernstadt
Plan 11.1	Radverkehr – Infrastruktur Routennetz – Gesamt
Plan 11.2	Radverkehr – Infrastruktur Routennetz – Kernstadt
Plan 12.1	Radverkehr – Analyse – Gesamt
Plan 12.2	Radverkehr – Analyse – Kernstadt
Plan 13	Fußverkehr – Hauptfußwegenetz
Plan 14	Fußverkehr – Infrastruktur

- Plan 15 Fußverkehr – Analyse
- Plan 16.1 ÖPNV – Liniennetz – Gesamt
- Plan 16.2 ÖPNV – Liniennetz – Kernstadt
- Plan 17.1 ÖPNV – Takte HVZ (Mo-Fr)
- Plan 17.2 ÖPNV – Takte SVZ (Mo-Fr)
- Plan 17.3 ÖPNV – Takte HVZ (WE)
- Plan 17.4 ÖPNV – Takte SVZ (WE)
- Plan 18 ÖPNV – Einzugsbereiche
- Plan 19.1 Reisezeitvergleich – ZOB
- Plan 19.2 Reisezeitvergleich – Bahnhof
- Plan 20 Mobilitätsverbund – Kernstadt
- Plan 21.1 Prognose-Nullfall 2035
- Plan 21.2 Prognose-Nullfall 2035 – Darstellung Differenz
- Plan 22.1 Planfall 1 „Verlängerung Süd-Ost-Tangente“
- Plan 22.2 Planfall 1 – Darstellung Differenz
- Plan 23.1 Planfall 2 „Weitere Verkehrsberuhigung Sedanstraße /
Dr.-Pfleger-Straße“
- Plan 23.2 Planfall 2 – Darstellung Differenz
- Plan 24.1 Planfall 3 „Durchstich Lerchenfeld“
- Plan 24.2 Planfall 3 – Darstellung Differenz
- Plan 25.1 Planfall 4 „Verkehrsberuhigung zentrale Achsen“
- Plan 25.2 Planfall 4 – Darstellung Differenz
- Plan 26.1 Planfall 5 „Kombination verschiedener Maßnahmen/Planfälle“
- Plan 26.2 Planfall 5 – Darstellung Differenz
- Plan 27.1 Planfall 6 „Nachverdichtung im Stadtteil Mooslohe“
- Plan 27.2 Planfall 6 – Darstellung Differenz
- Plan 28 Maßnahmen – Kfz-Verkehr
- Plan 29 Maßnahmen – Radverkehr
- Plan 30 Maßnahmen – Fußverkehr
- Plan 31 Maßnahmen – ÖPNV

Anlagen:

- Anlage 1 Knotenpunktzählungen
- Anlage 2 Querschnittszählungen
- Anlage 3 Wochengangzählungen
- Anlage 4 Stellungnahme Rahmenplan „Wittgarten und Josef-Witt-Platz“

- Anlage 5 Stellungnahme Rahmenplan „östliche Bahnhofsvorstadt“
- Anlage 6 Stellungnahme „Evaluierung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße“
- Anlage 7 Stellungnahme „Neunkirchen“
- Anlage 8 Stellungnahme „Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße“
- Anlage 9 Stellungnahme „Konzipierung städtisches Parkleitsystem“
- Anlage 10 Stellungnahme „Neuorganisation ZOB Naabwiesen“
- Anlage 11 Meinungsbilder Planungsziele
- Anlage 12 Prioritätenliste