

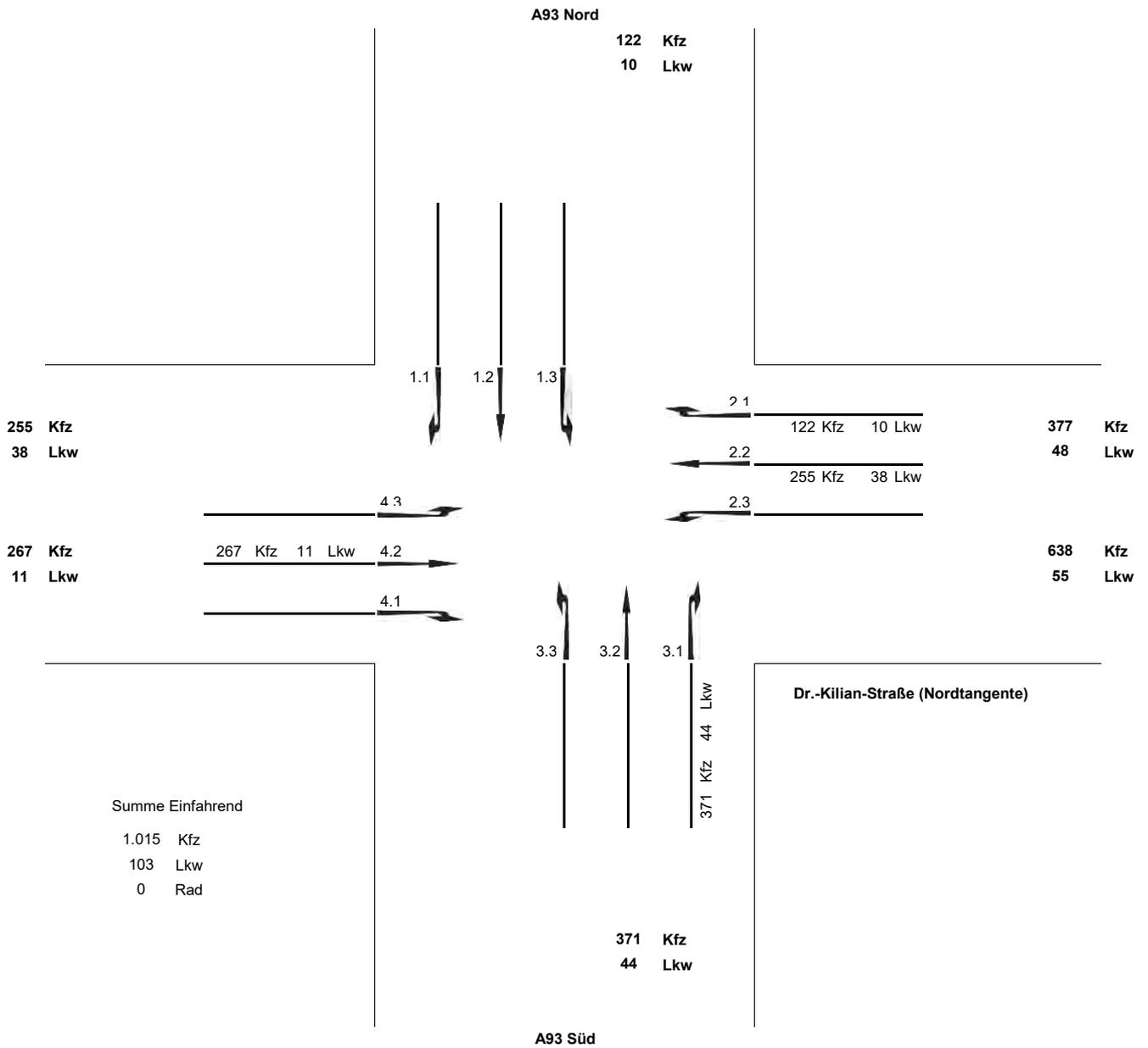
Anlagen

Anlage 1
Knotenpunktzahlungen

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 26.05.2019**

Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr

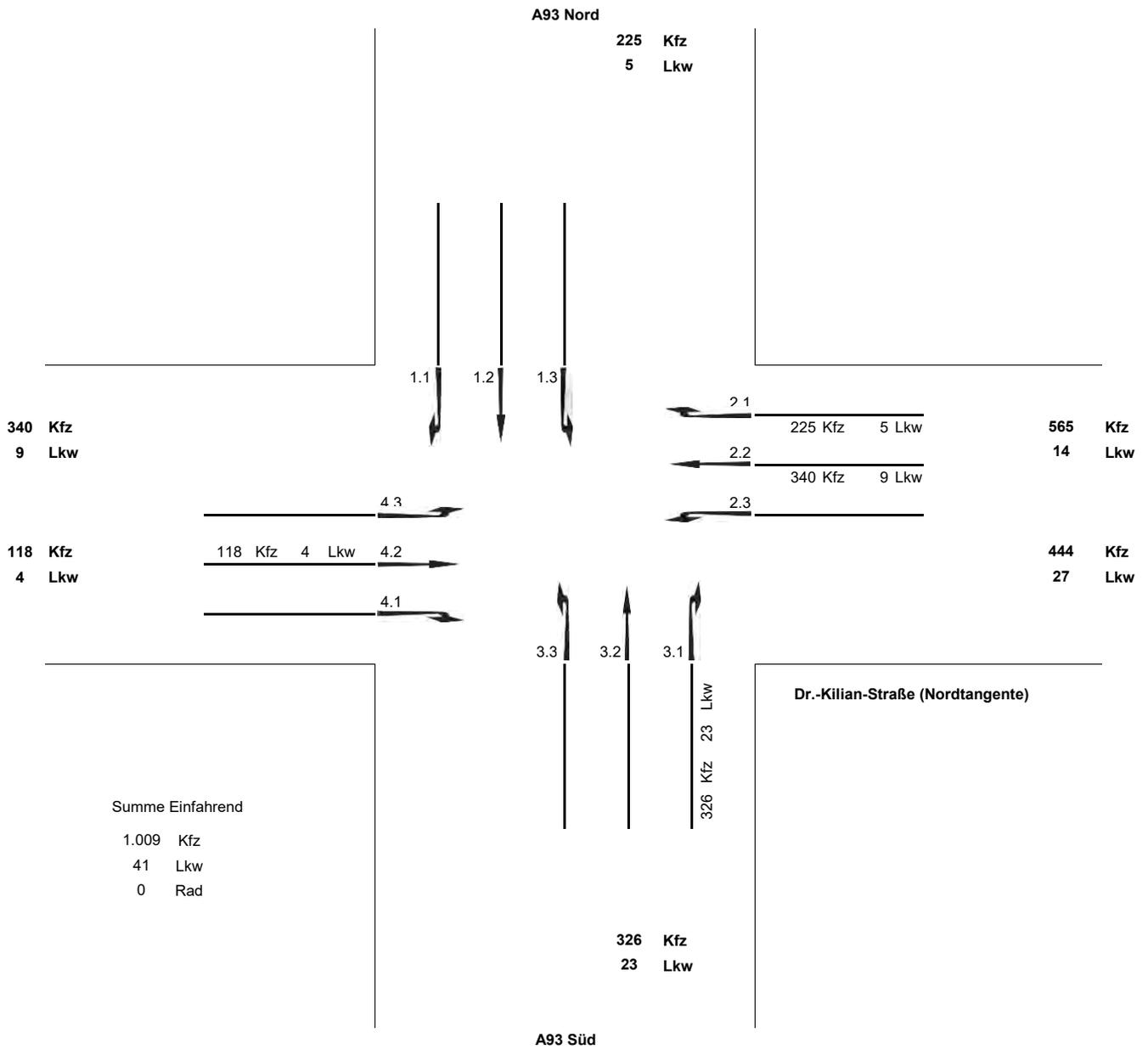
KP1: A93 Nord / Dr.-Kilian-Straße (Nordtangente) / A93 Süd



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 26.05.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

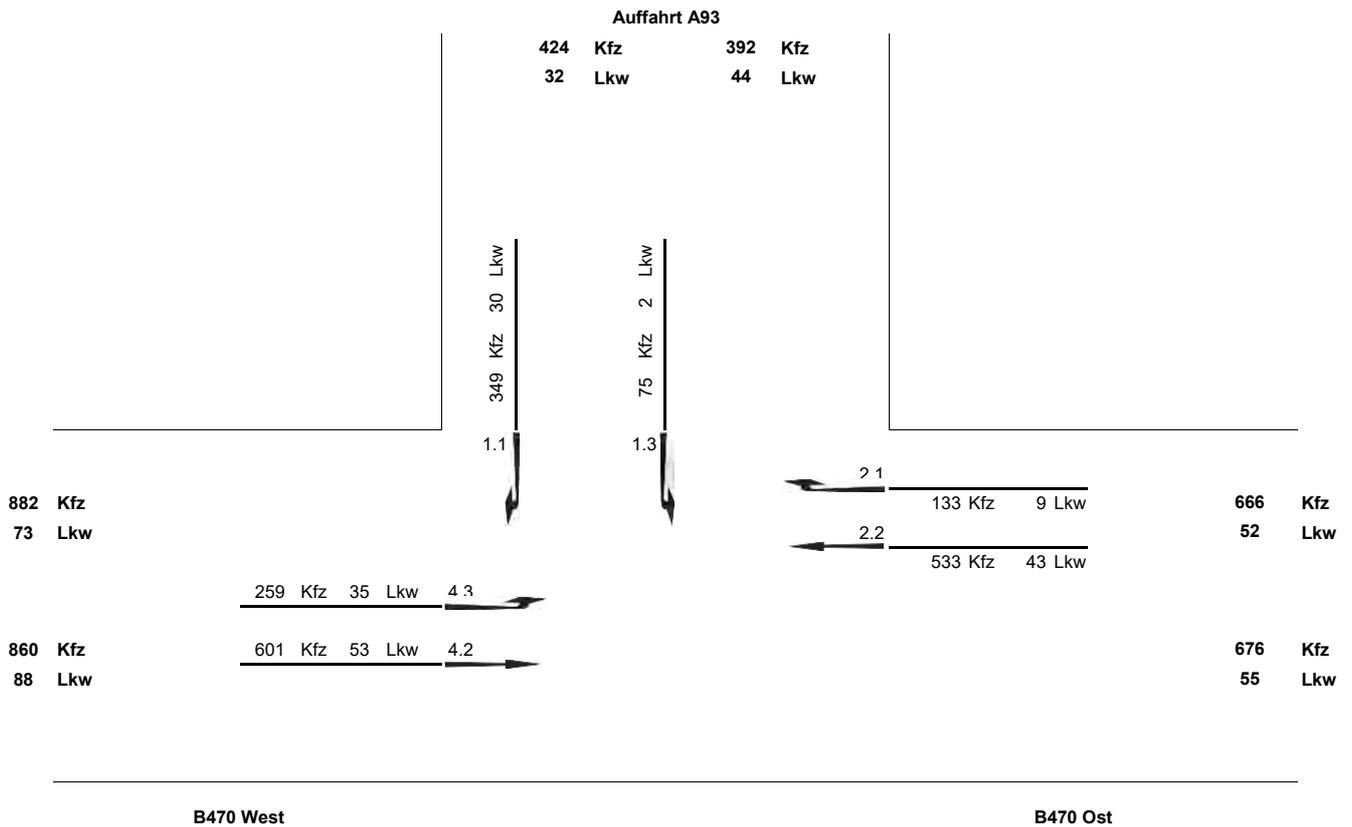
KP1: A93 Nord / Dr.-Kilian-Straße (Nordtangente) / A93 Süd



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019**

Spitzenstunde von 06:45 bis 07:45 Uhr

KP2: Auffahrt A93 / B470 Ost / B470 West



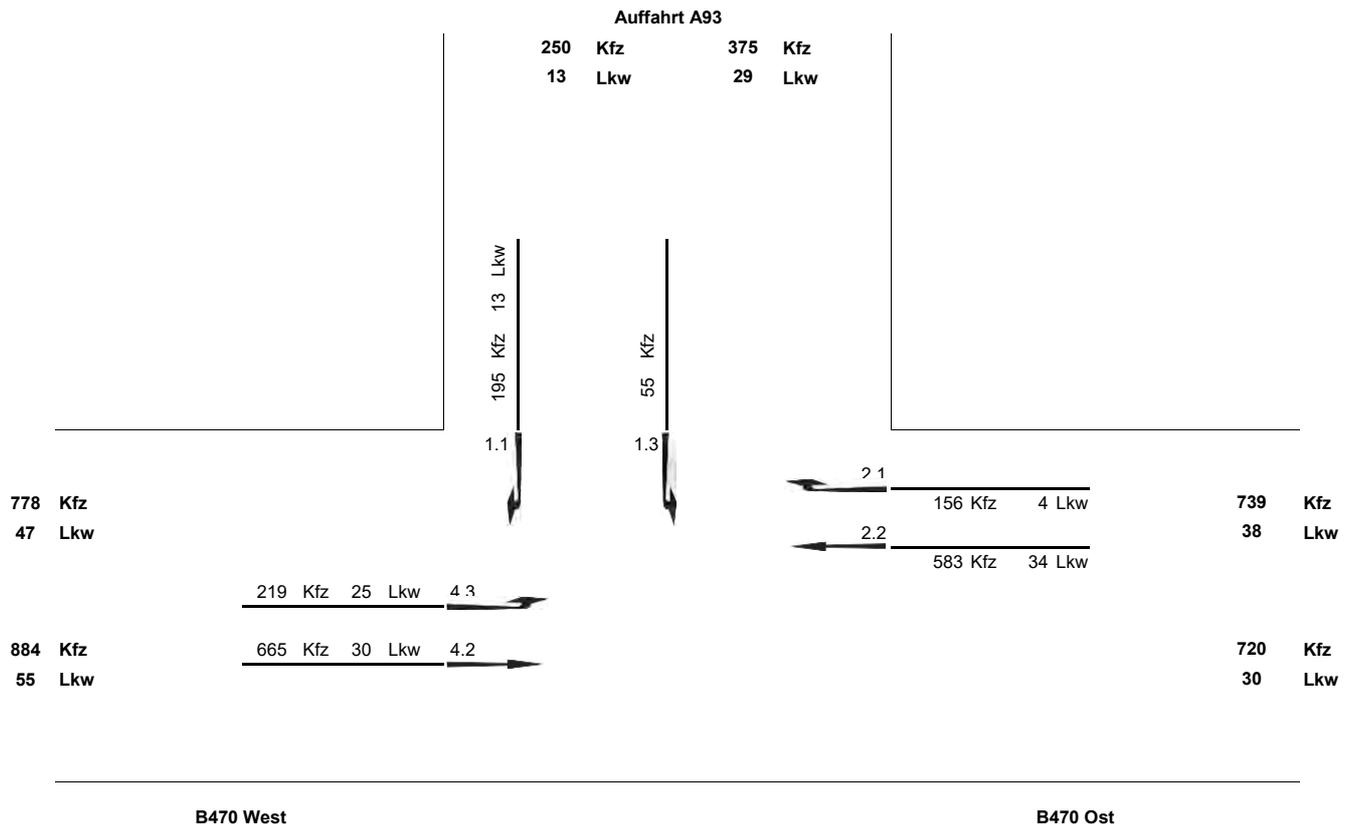
Summe Einfahrend

1.950 Kfz
172 Lkw
0 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

KP2: Auffahrt A93 / B470 Ost / B470 West

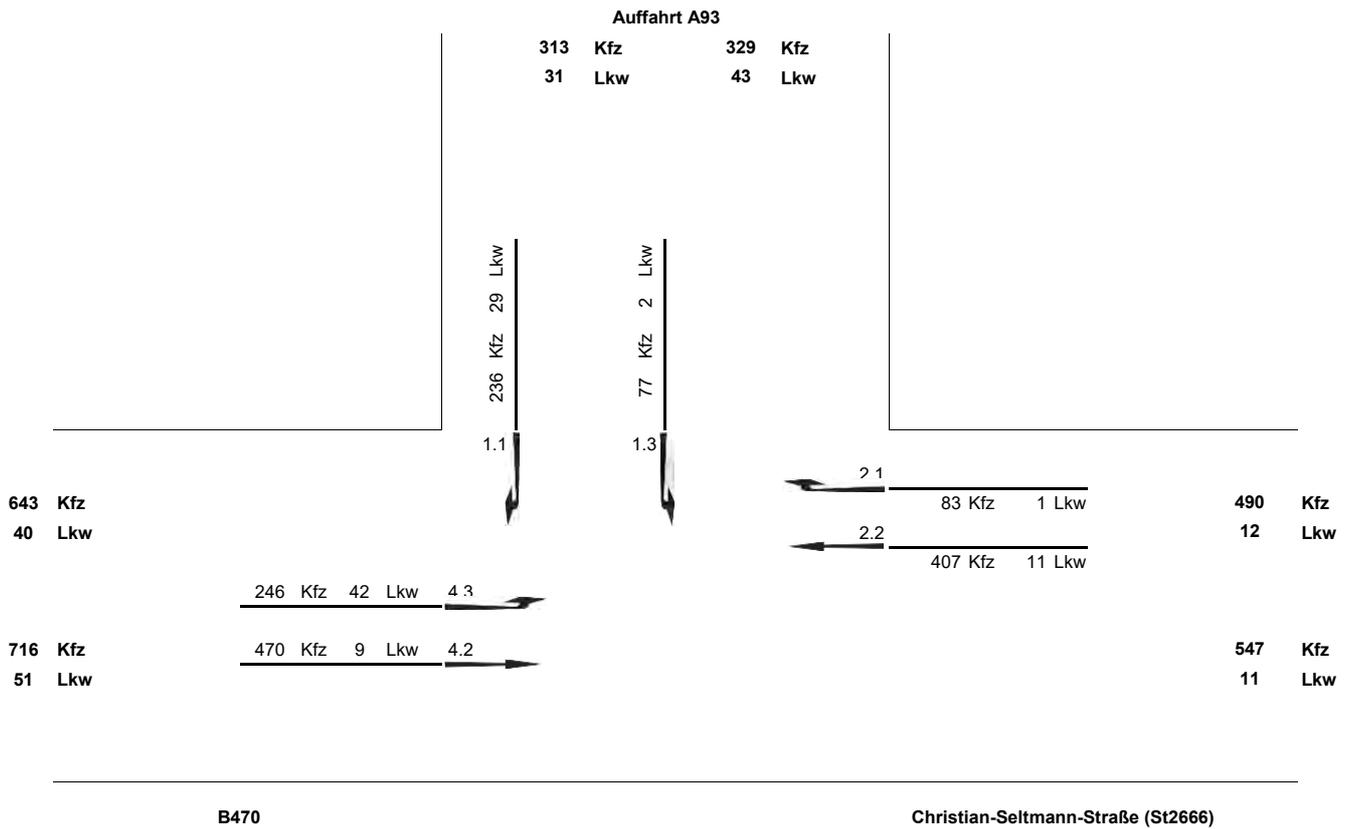


Summe Einfahrend

1.873 Kfz
106 Lkw
0 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019
Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr**

KP3: Auffahrt A93 / Christian-Seltmann-Straße (St2666) / B470

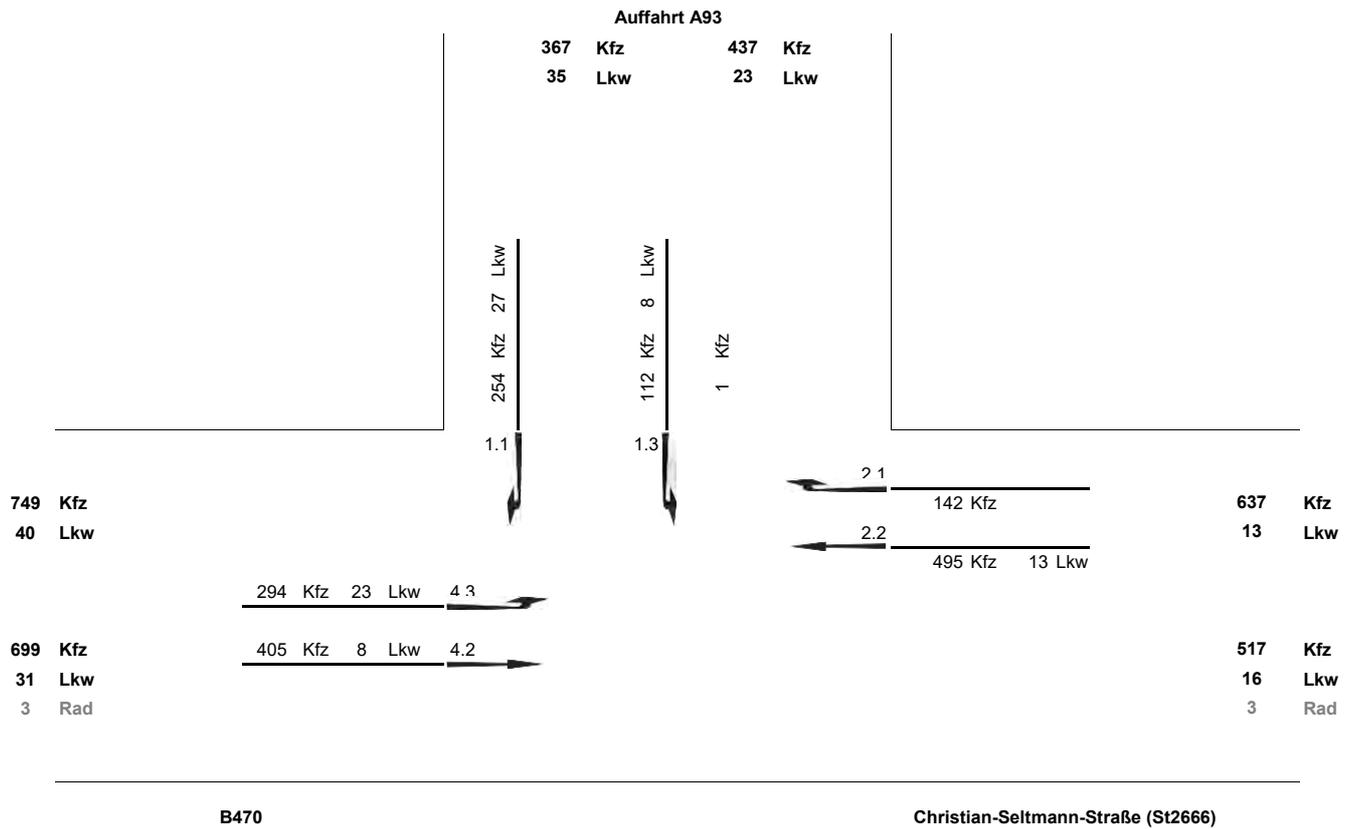


Summe Einfahrend

1.519 Kfz
94 Lkw
0 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019
Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr**

KP3: Auffahrt A93 / Christian-Seltmann-Straße (St2666) / B470



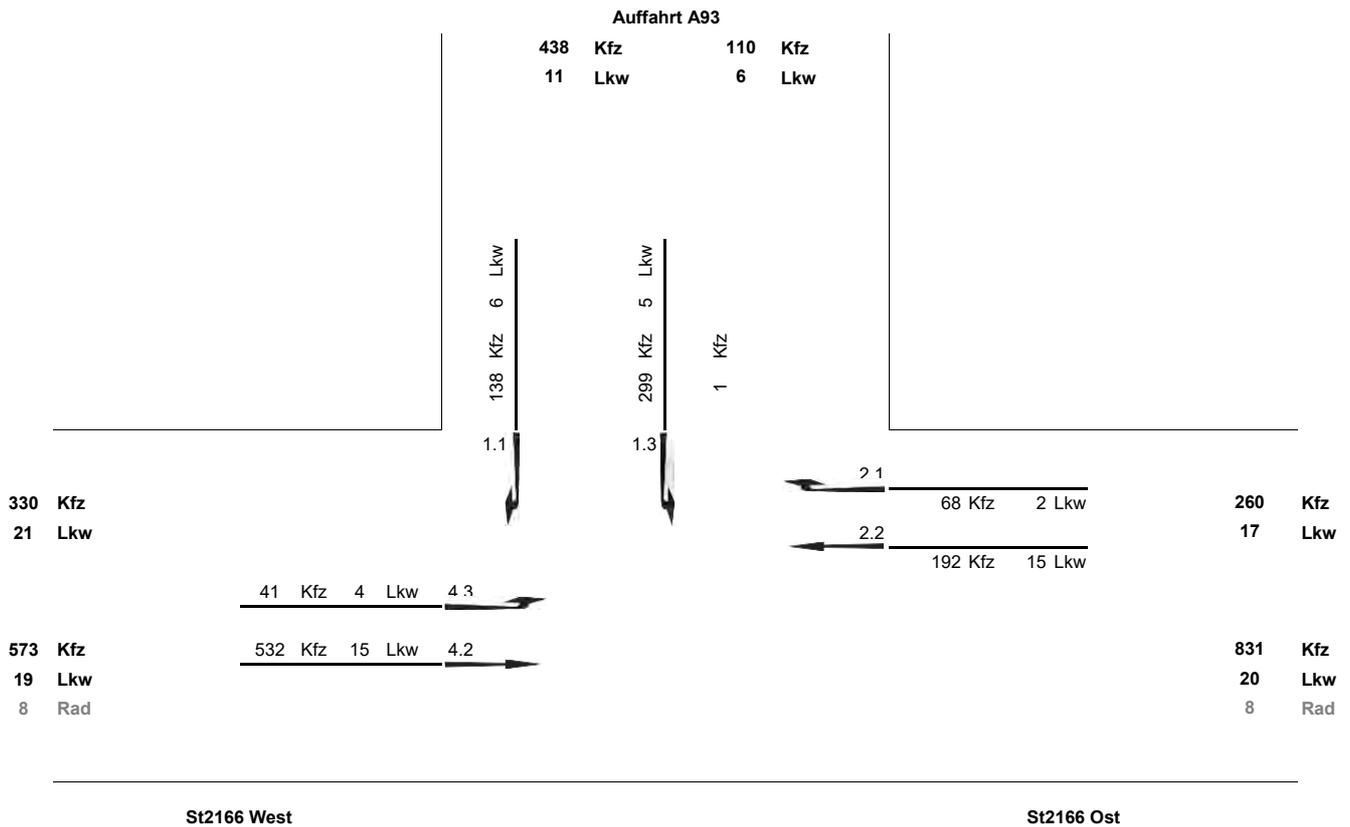
Summe Einfahrend

1.703 Kfz
79 Lkw
3 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019**

Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr

KP4: Auffahrt A93 / St2166 Ost / St2166 West



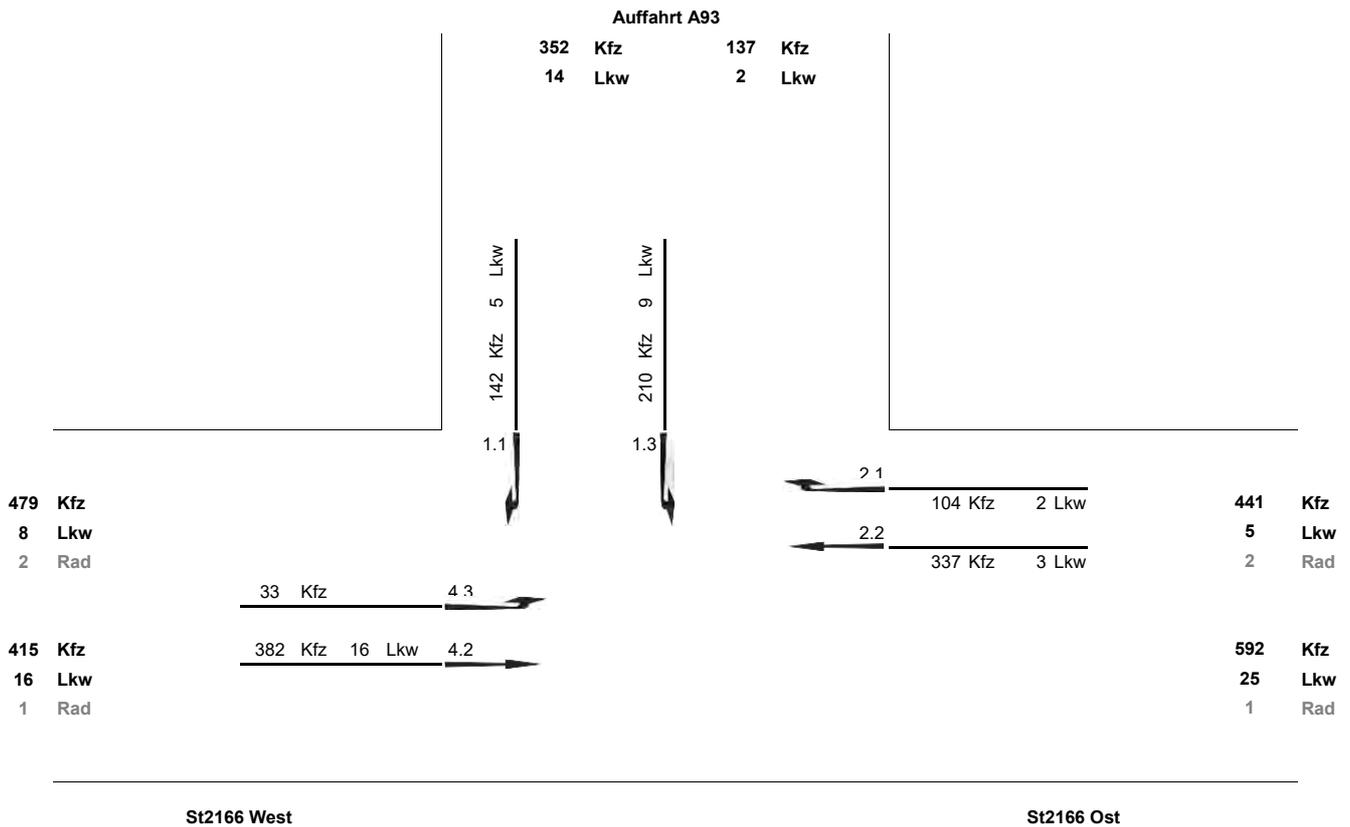
Summe Einfahrend

1.271 Kfz
47 Lkw
8 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

KP4: Auffahrt A93 / St2166 Ost / St2166 West



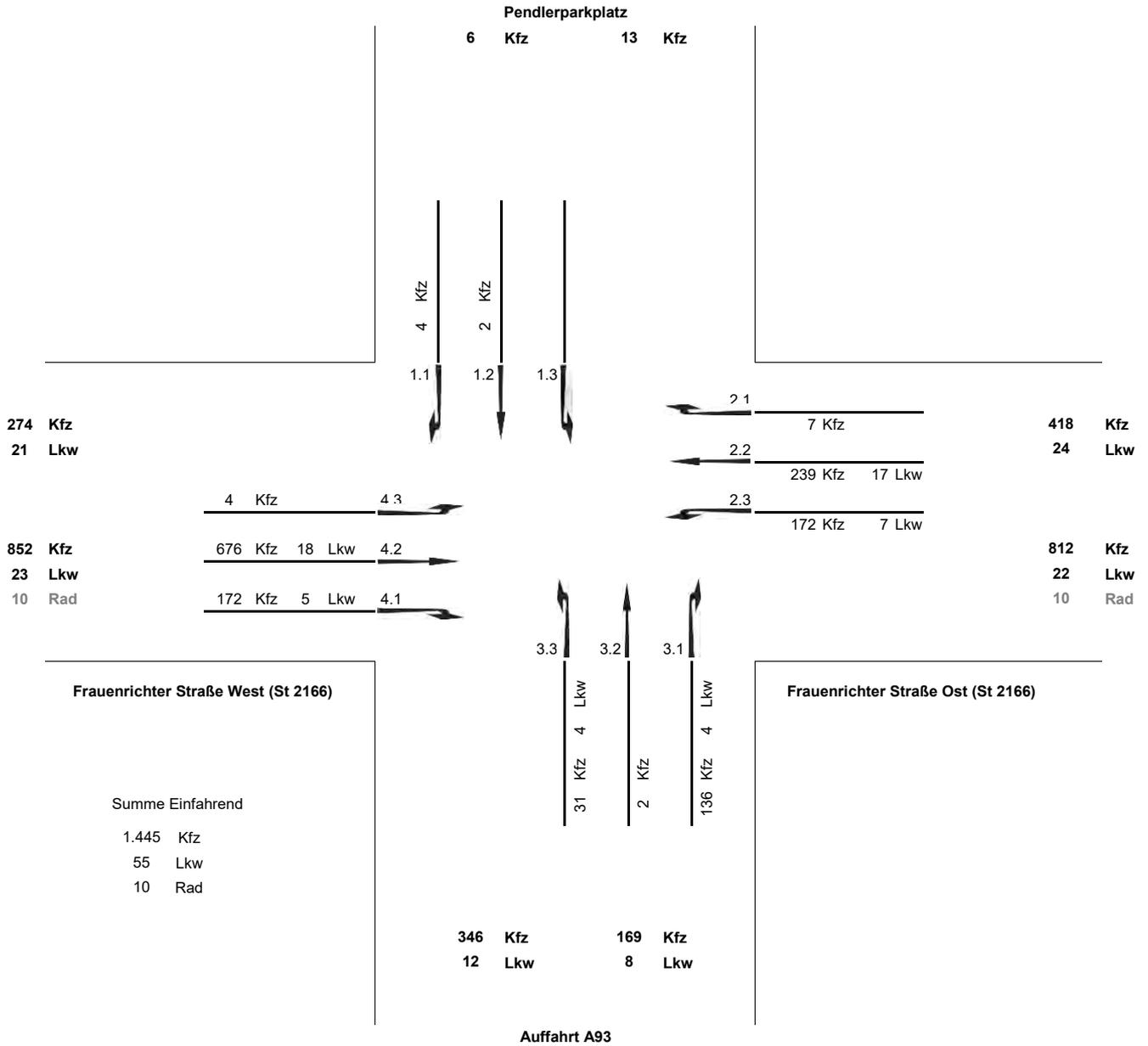
Summe Einfahrend

1.208 Kfz
35 Lkw
3 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019**

Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr

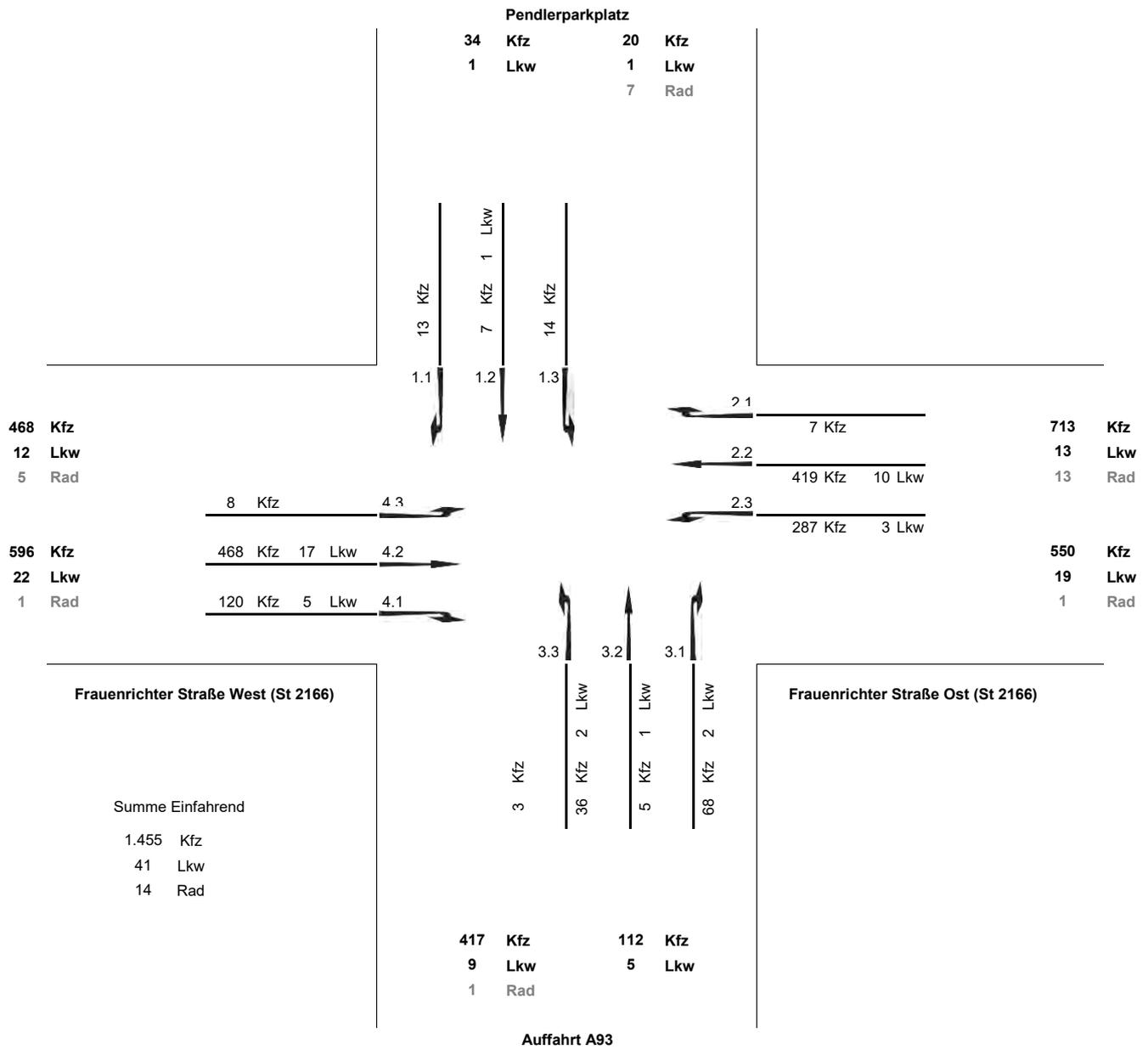
KP5: Pendlerparkplatz / Frauenrichter Straße Ost (St 2166) / Auffahrt A93 / Frauenrichter Straße West (St 2166)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019**

Spitzenstunde von 15:45 bis 16:45 Uhr

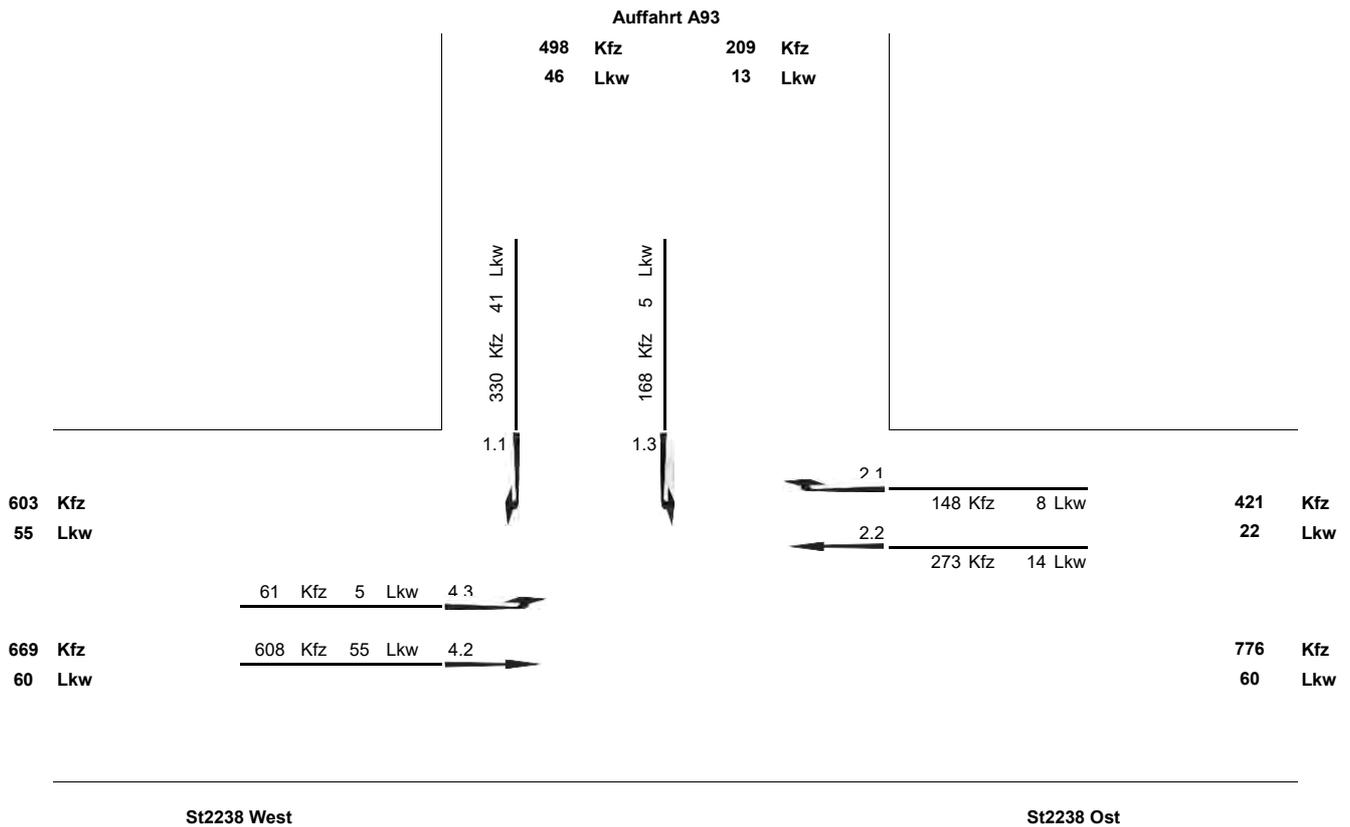
KP5: Pendlerparkplatz / Frauenrichter Straße Ost (St 2166) / Auffahrt A93 / Frauenrichter Straße West (St 2166)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

KP6: Auffahrt A93 / St2238 Ost / St2238 West



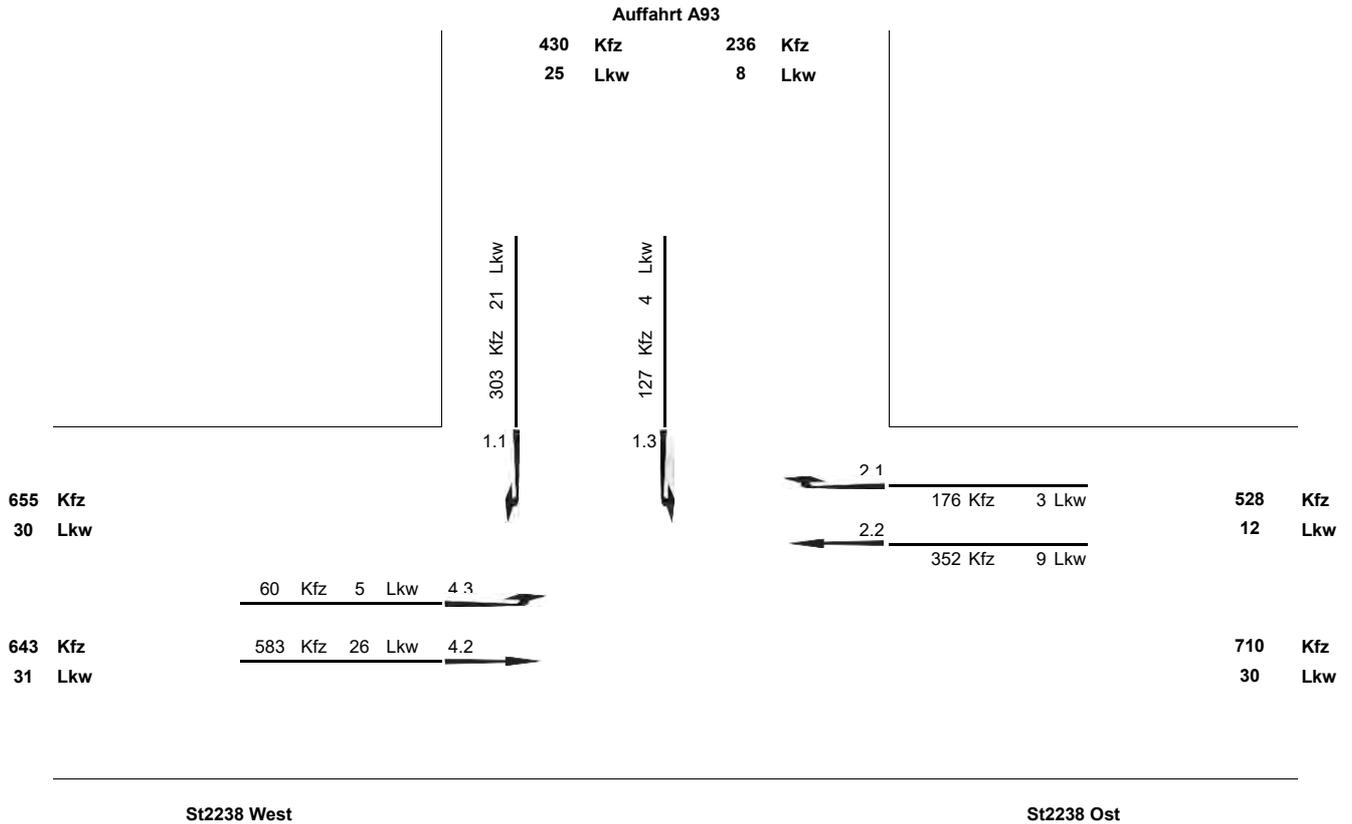
Summe Einfahrend

1.588 Kfz
128 Lkw
0 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

KP6: Auffahrt A93 / St2238 Ost / St2238 West

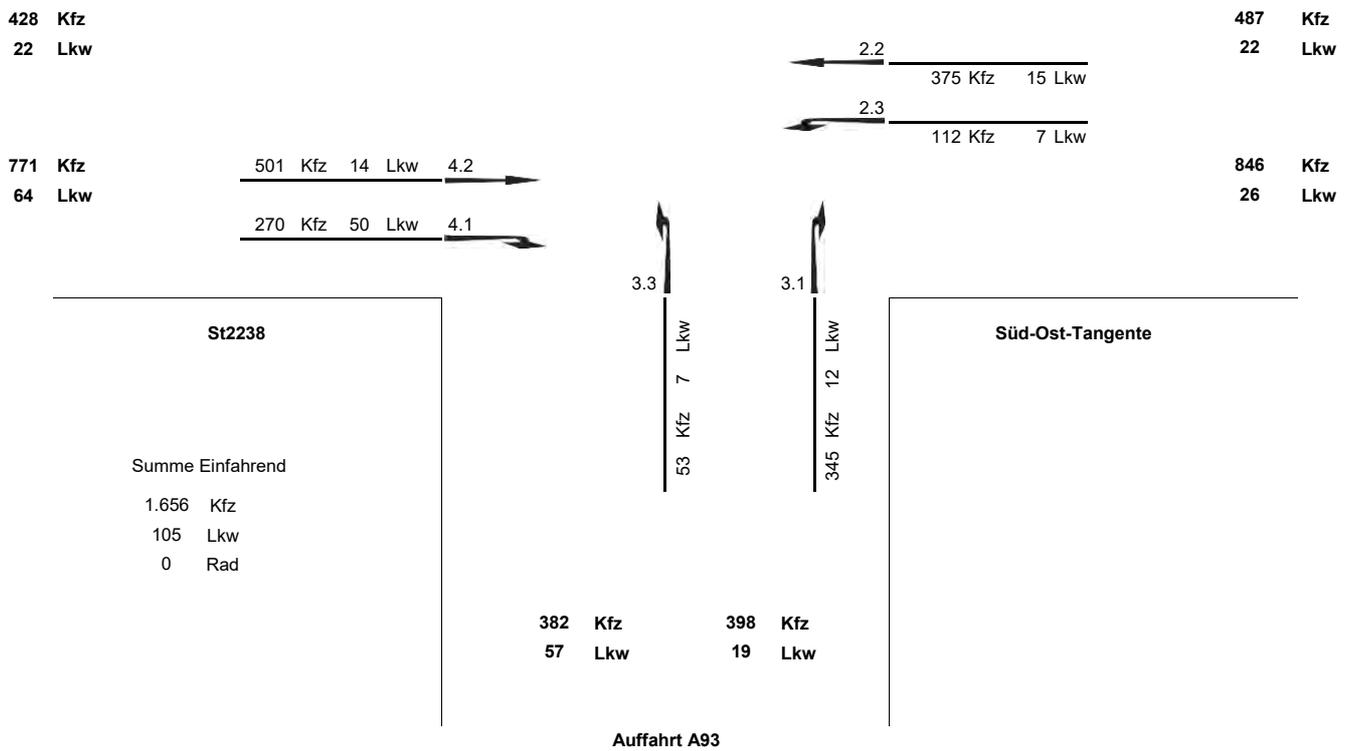


Summe Einfahrend
1.601 Kfz
68 Lkw
0 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019**

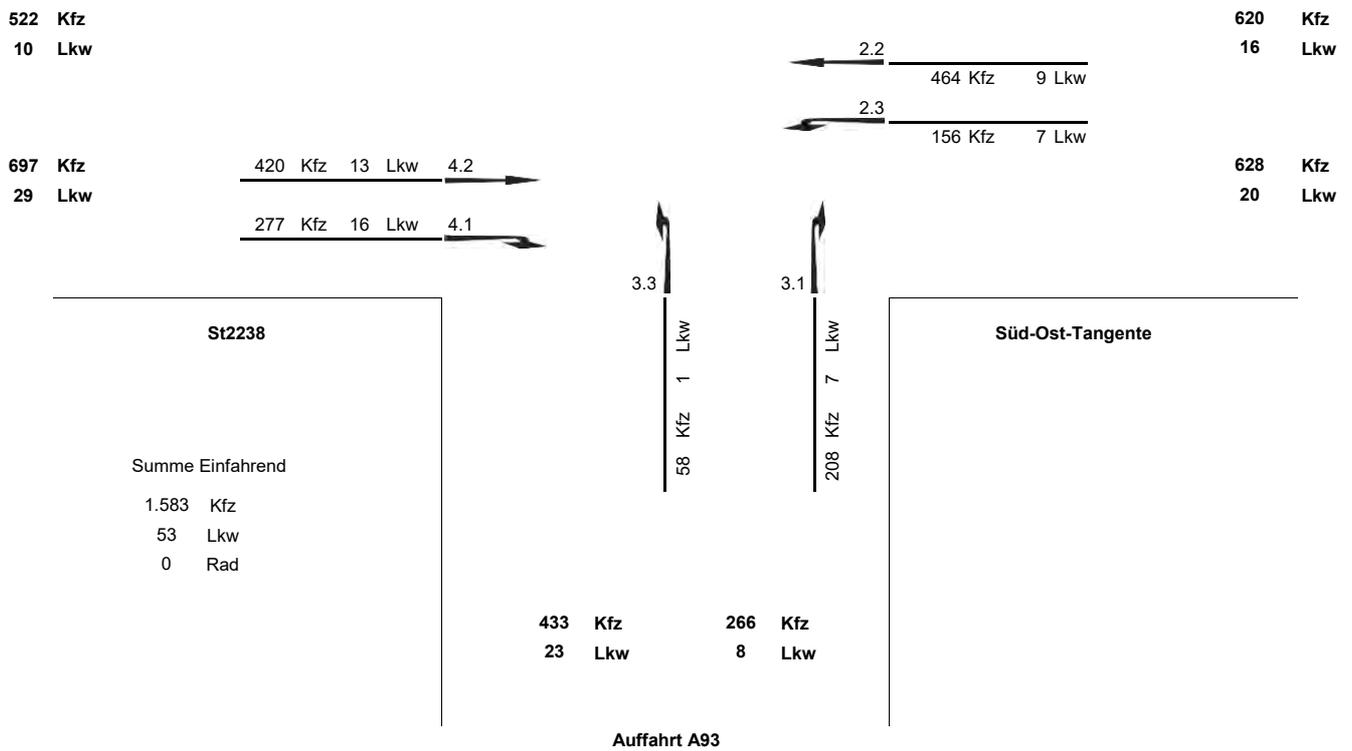
Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

KP7: Süd-Ost-Tangente / Süd-Ost-Tangente / Auffahrt A93 / St2238



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019
Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr**

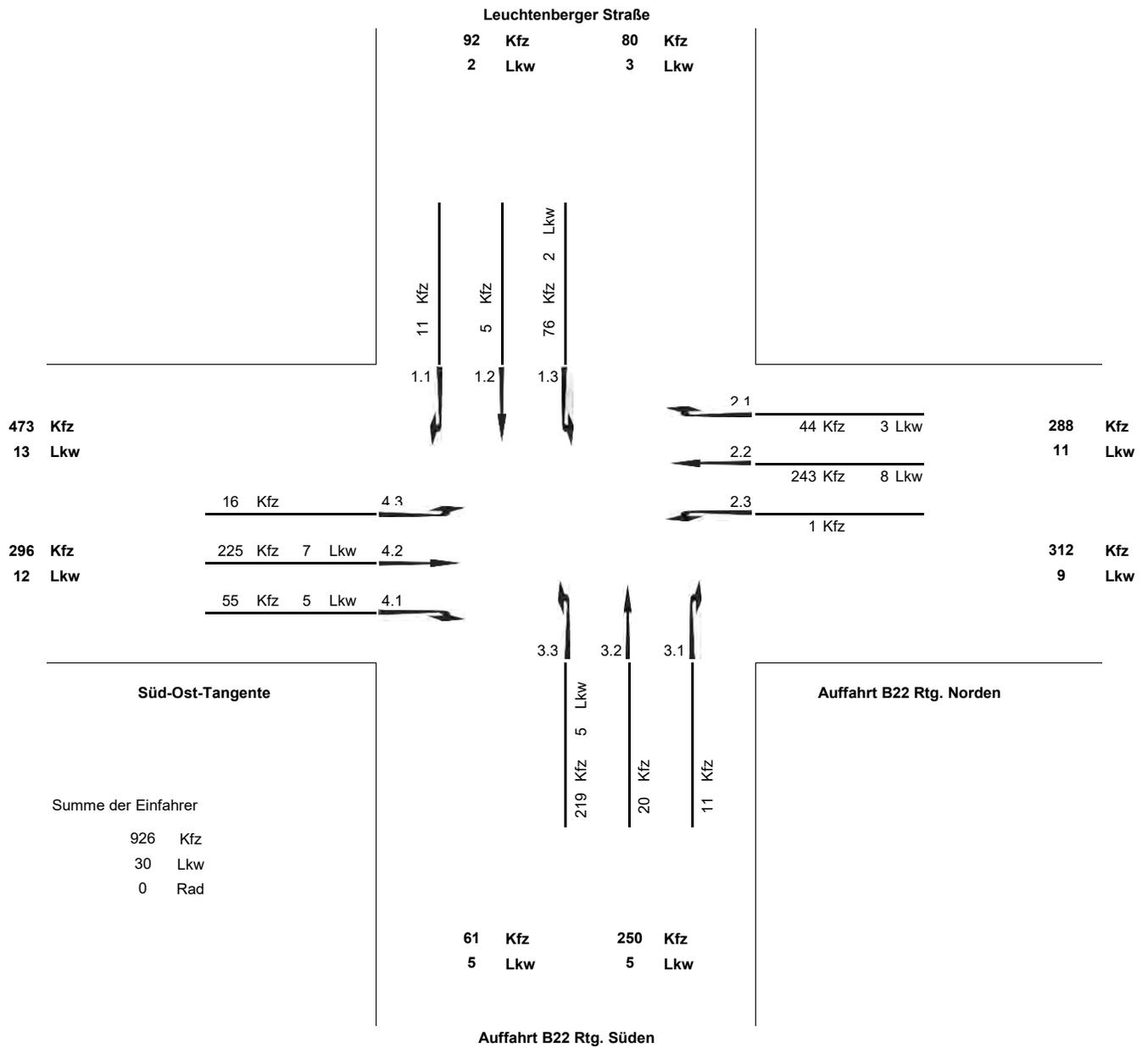
KP7: Süd-Ost-Tangente / Süd-Ost-Tangente / Auffahrt A93 / St2238



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 04.06.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

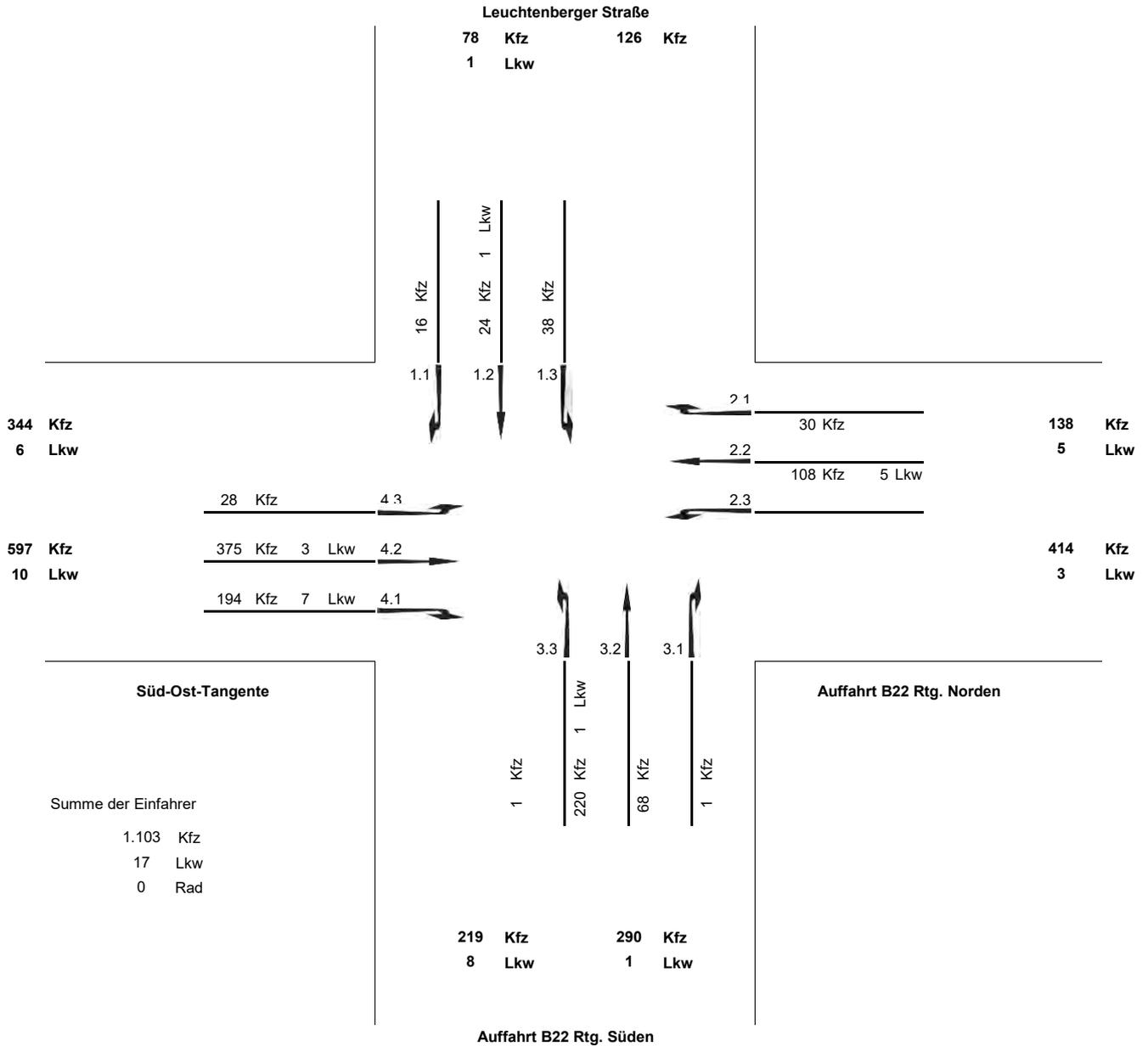
KP8: Leuchtenberger Straße / Auffahrt B22 Rtg. Norden / Auffahrt B22 Rtg. Süden / Süd-Ost-Tangente



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 04.06.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

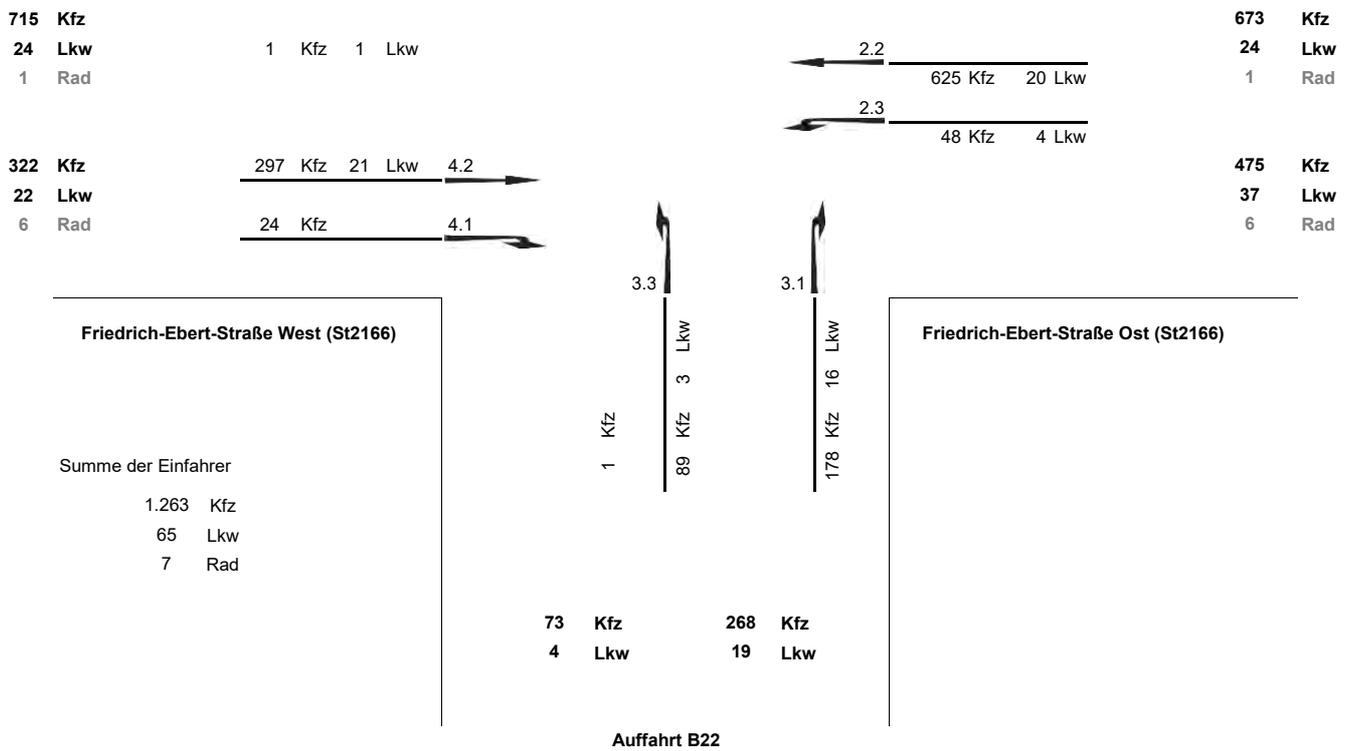
KP8: Leuchtenberger Straße / Auffahrt B22 Rtg. Norden / Auffahrt B22 Rtg. Süden / Süd-Ost-Tangente



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

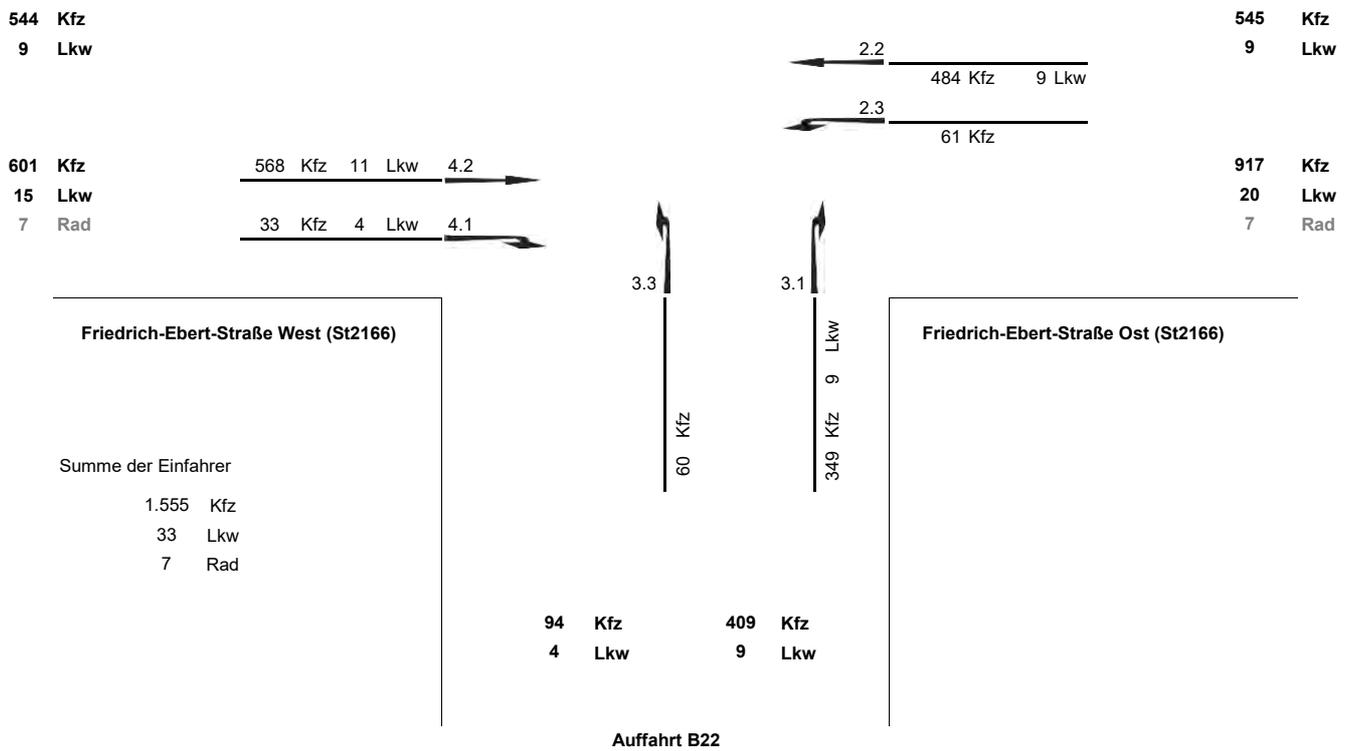
KP9: Friedrich-Ebert-Straße Ost (St2166) / Friedrich-Ebert-Straße Ost (St2166) / Auffahrt B22 / Friedrich-Ebert-Straße West (St2166)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr

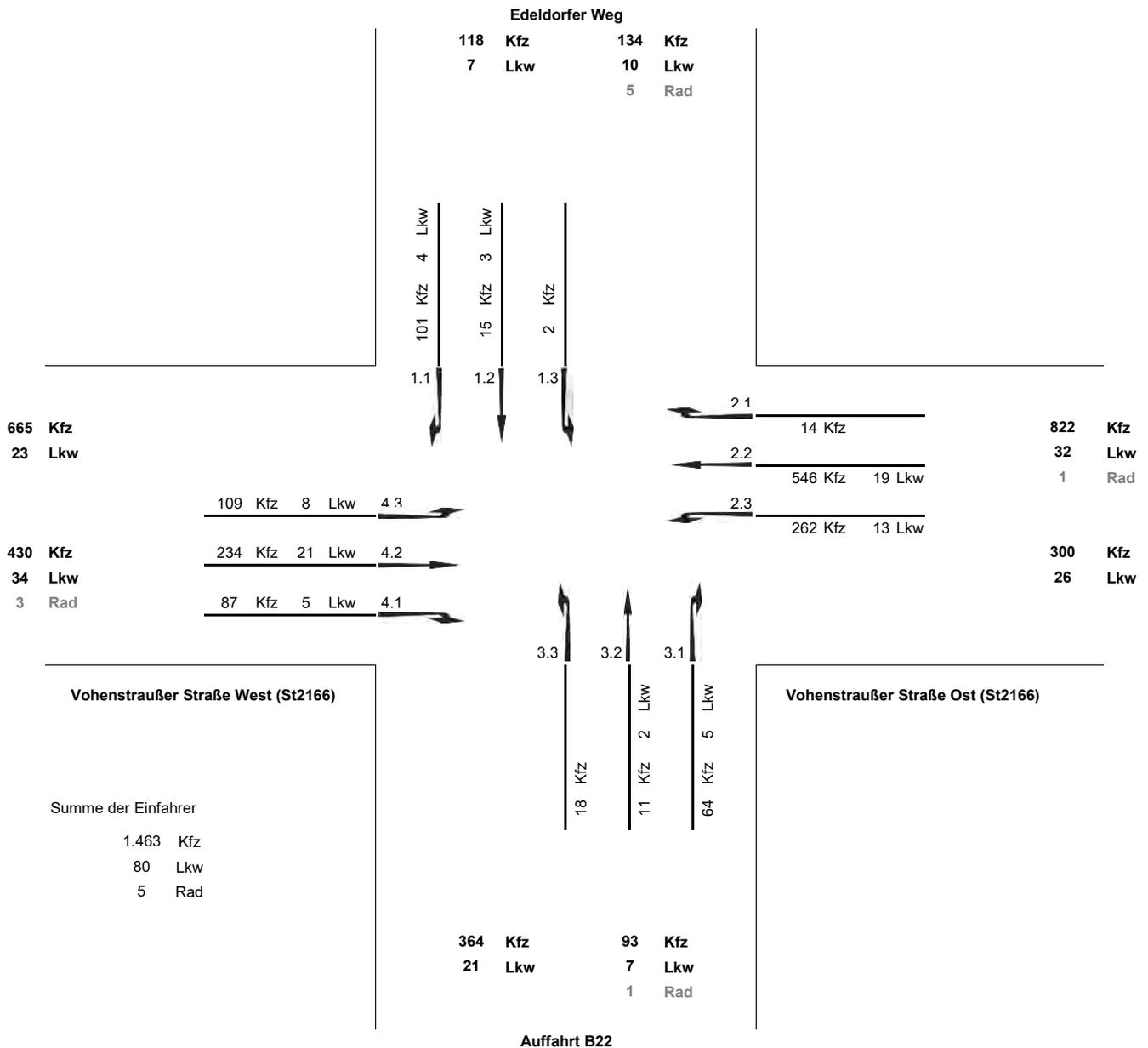
KP9: Friedrich-Ebert-Straße Ost (St2166) / Friedrich-Ebert-Straße Ost (St2166) / Auffahrt B22 / Friedrich-Ebert-Straße West (St2166)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

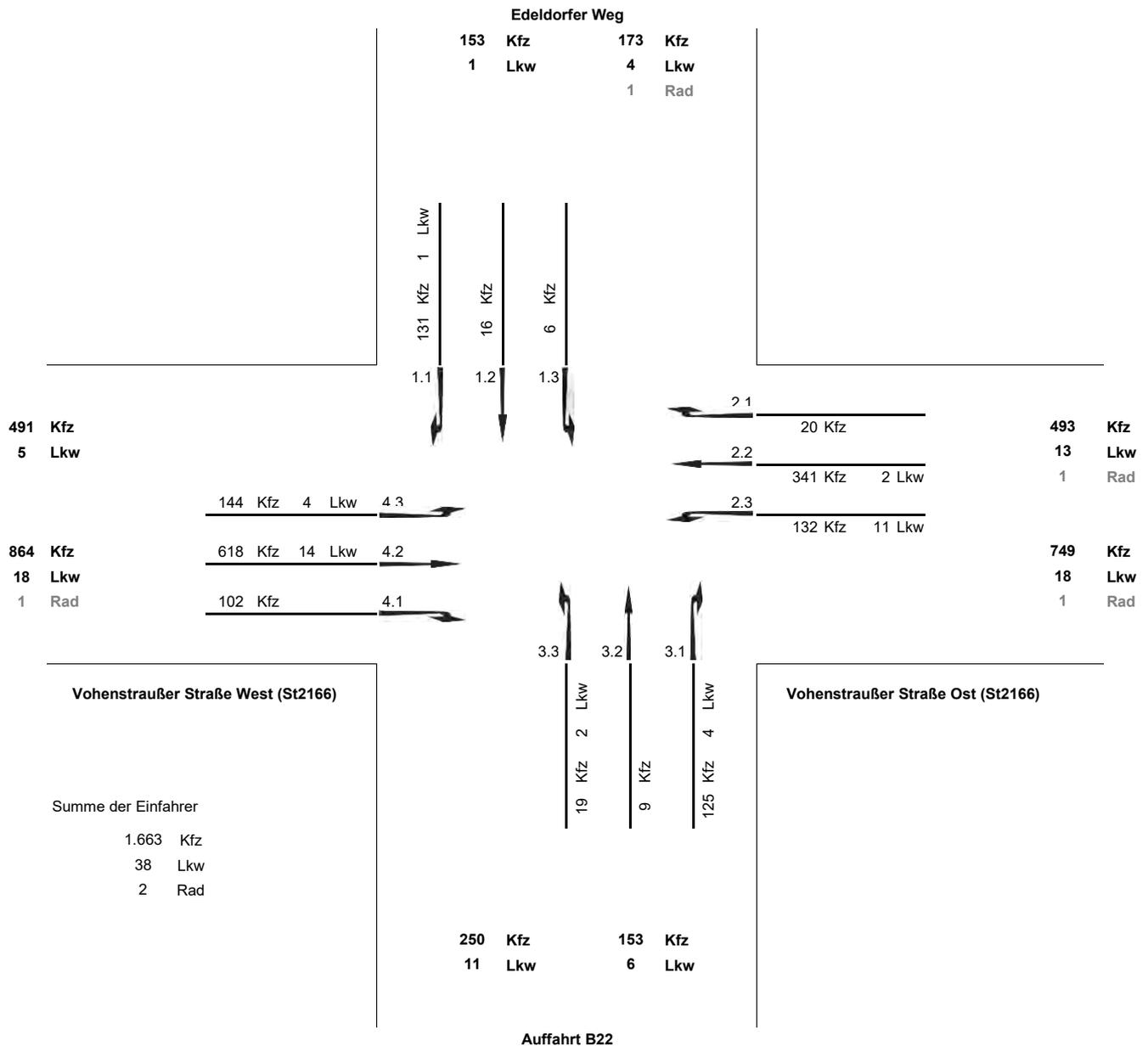
KP10: Edeldorfer Weg / Vohenstraußer Straße Ost (St2166) / Auffahrt B22 / Vohenstraußer Straße West (St2166)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

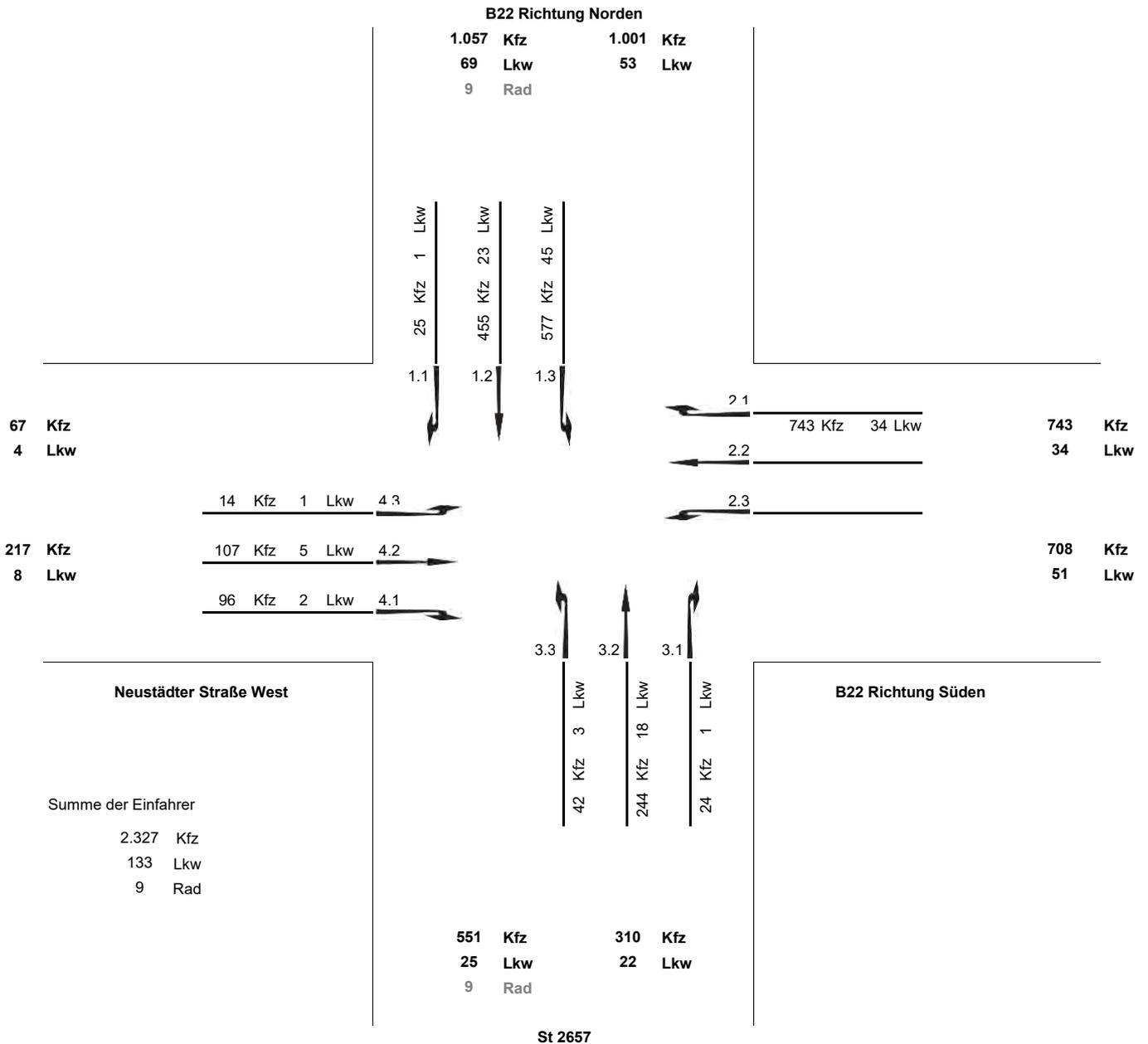
KP10: Edeldorfer Weg / Vohenstrauffer Straße Ost (St2166) / Auffahrt B22 / Vohenstrauffer Straße West (St2166)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

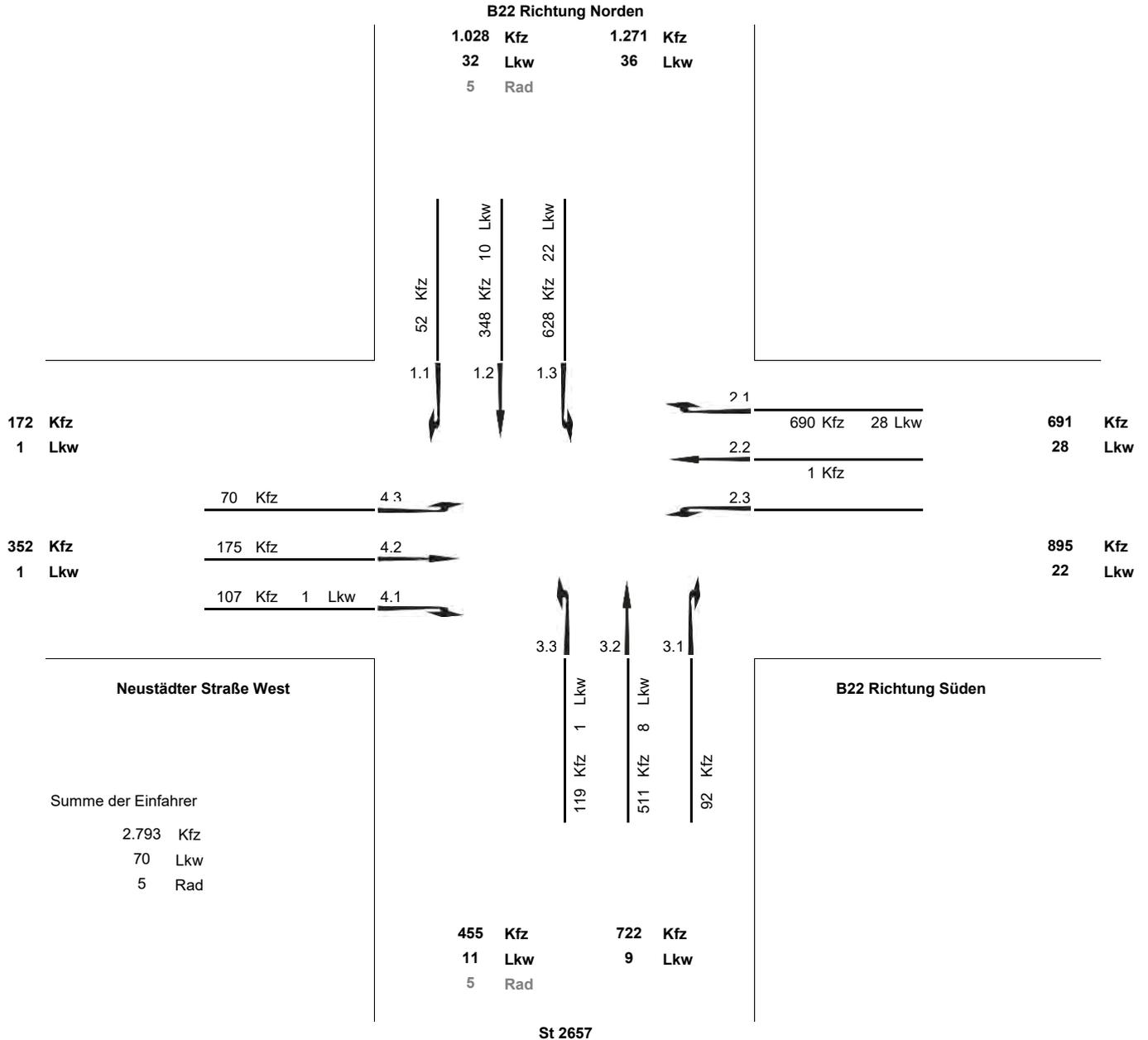
KP11: B22 Richtung Norden / B22 Richtung Süden / St 2657 / Neustädter Straße West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

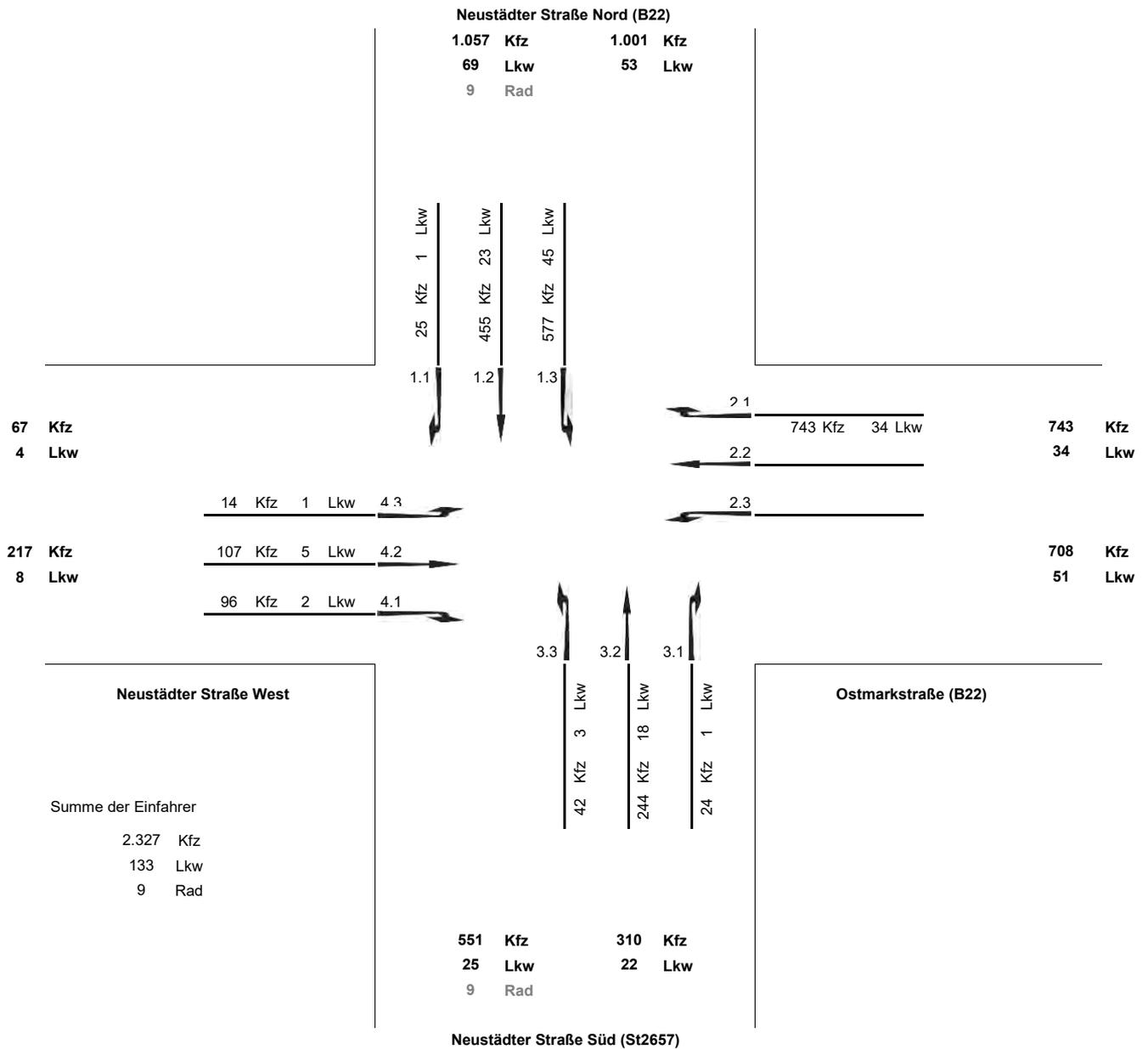
KP11: B22 Richtung Norden / B22 Richtung Süden / St 2657 / Neustädter Straße West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

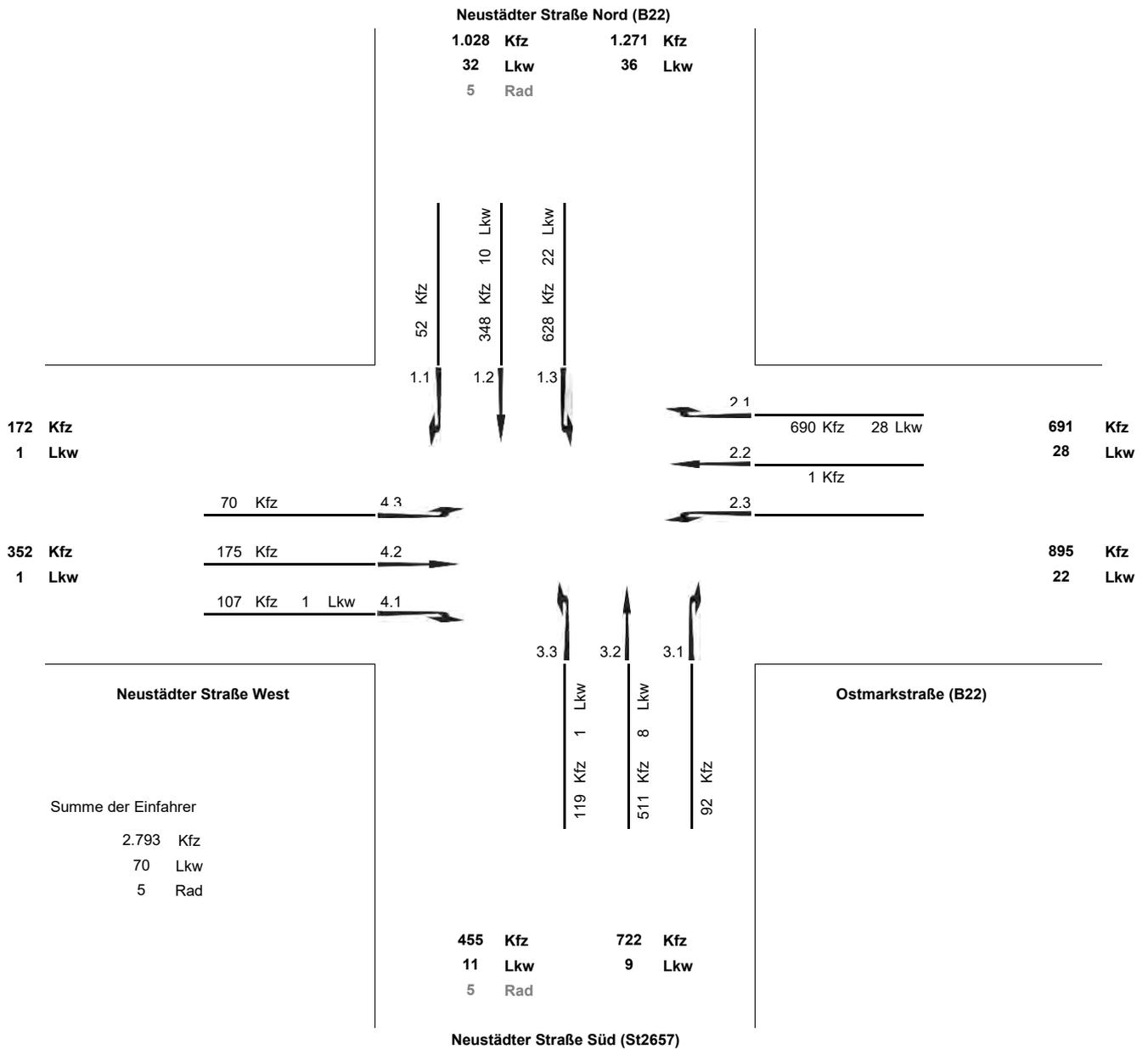
KP11: Neustädter Straße Nord (B22) / Ostmarkstraße (B22) / Neustädter Straße Süd (St2657) / Neustädter Straße West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

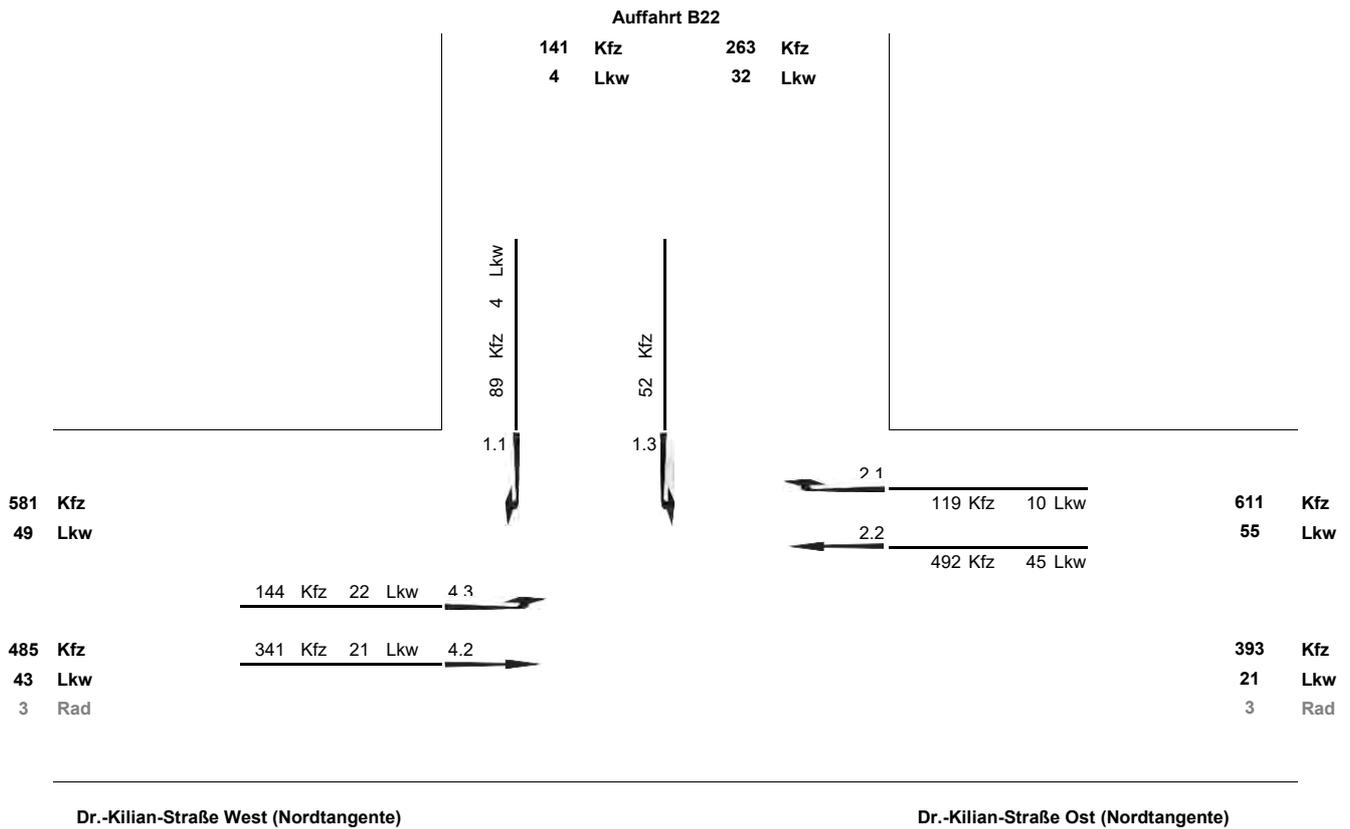
KP11: Neustädter Straße Nord (B22) / Ostmarkstraße (B22) / Neustädter Straße Süd (St2657) / Neustädter Straße West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr

KP12: Auffahrt B22 / Dr.-Kilian-Straße Ost (Nordtangente) / Dr.-Kilian-Straße West (Nordtangente)



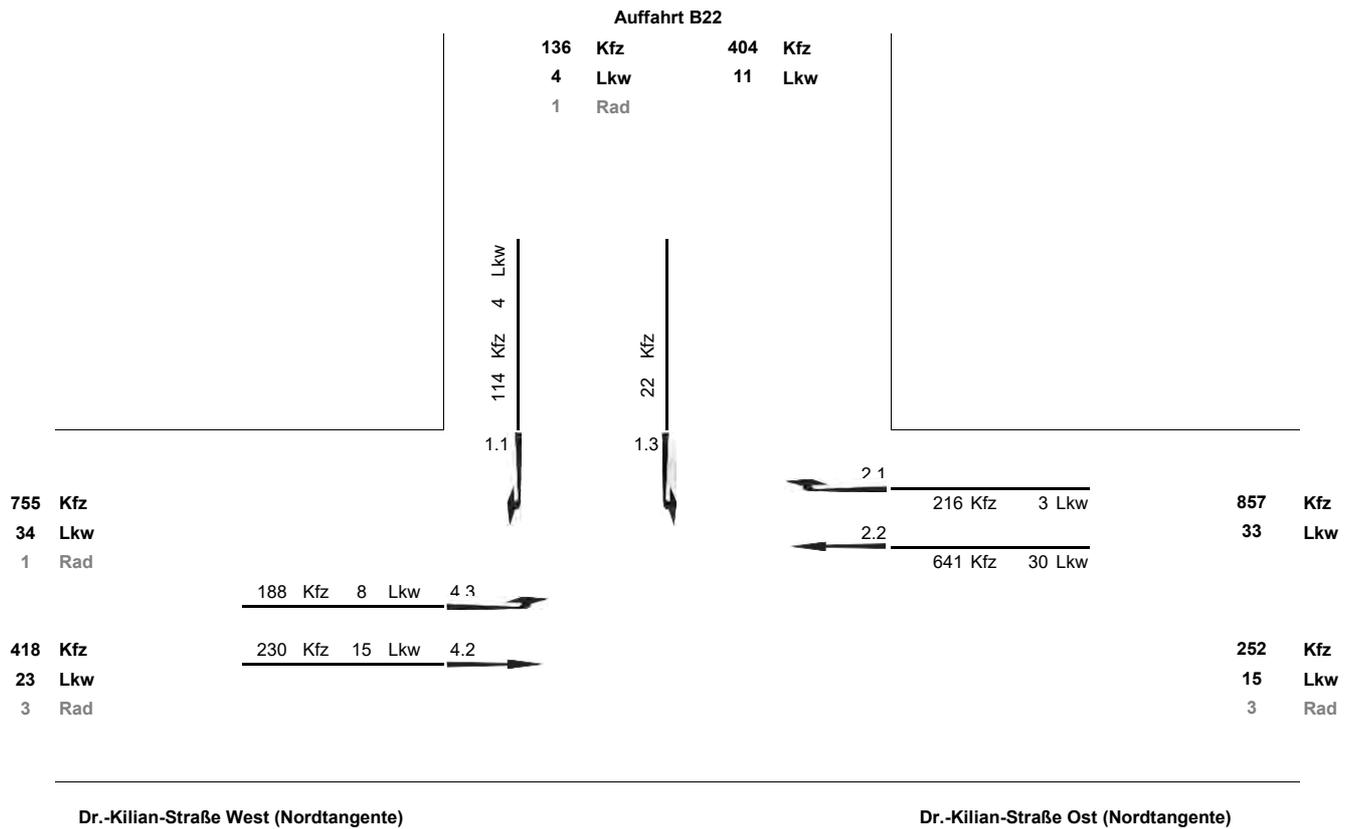
Summe der Einfahrer

1.237 Kfz
102 Lkw
3 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

KP12: Auffahrt B22 / Dr.-Kilian-Straße Ost (Nordtangente) / Dr.-Kilian-Straße West (Nordtangente)



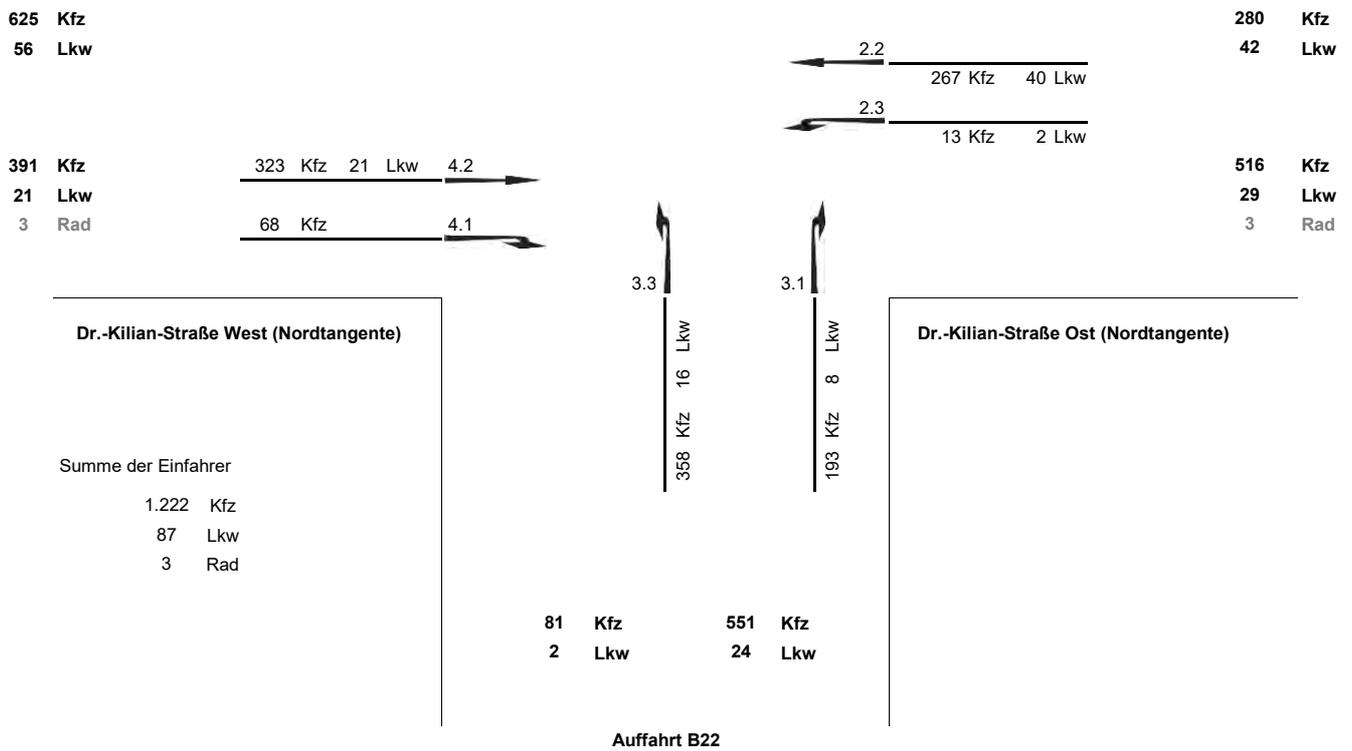
Summe der Einfahrer

1.411	Kfz
60	Lkw
4	Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr

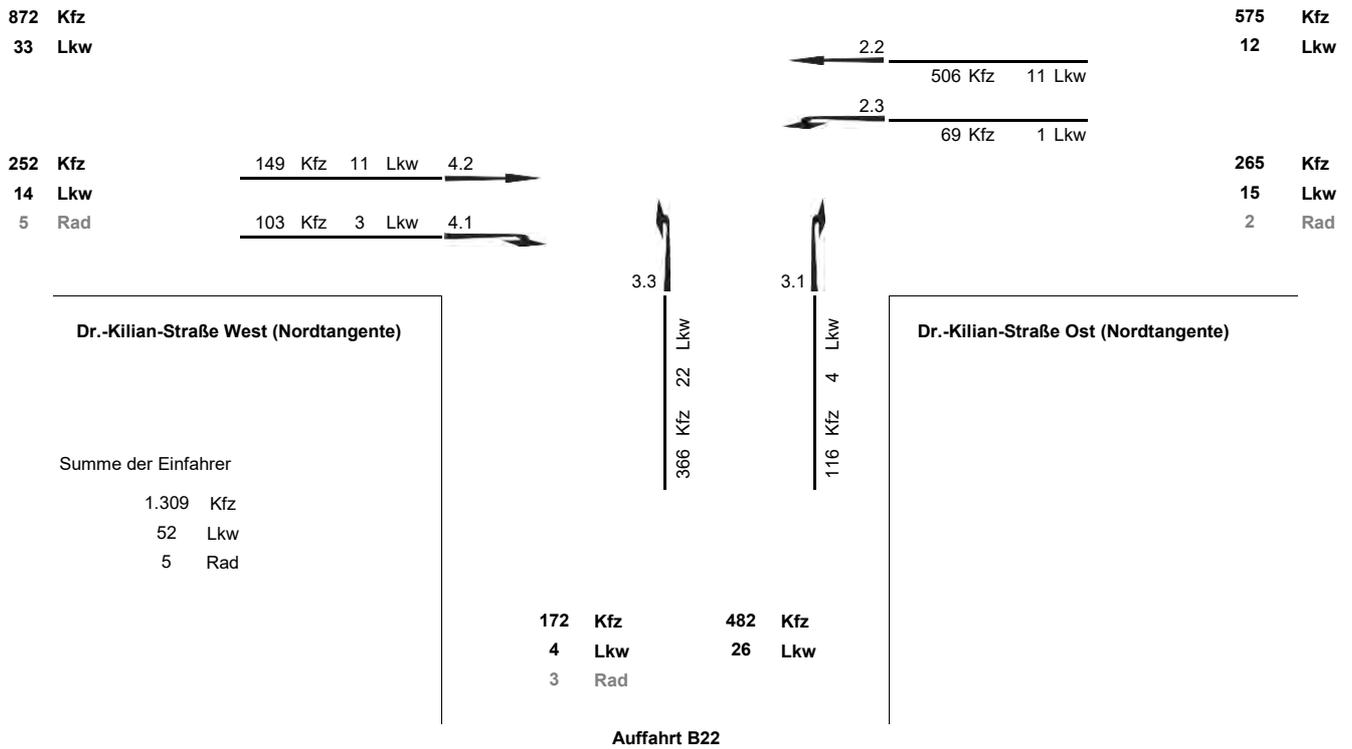
KP13: Dr.-Kilian-Straße Ost (Nordtangente) / Dr.-Kilian-Straße Ost (Nordtangente) / Auffahrt B22 / Dr.-Kilian-Straße West (Nordtangente)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

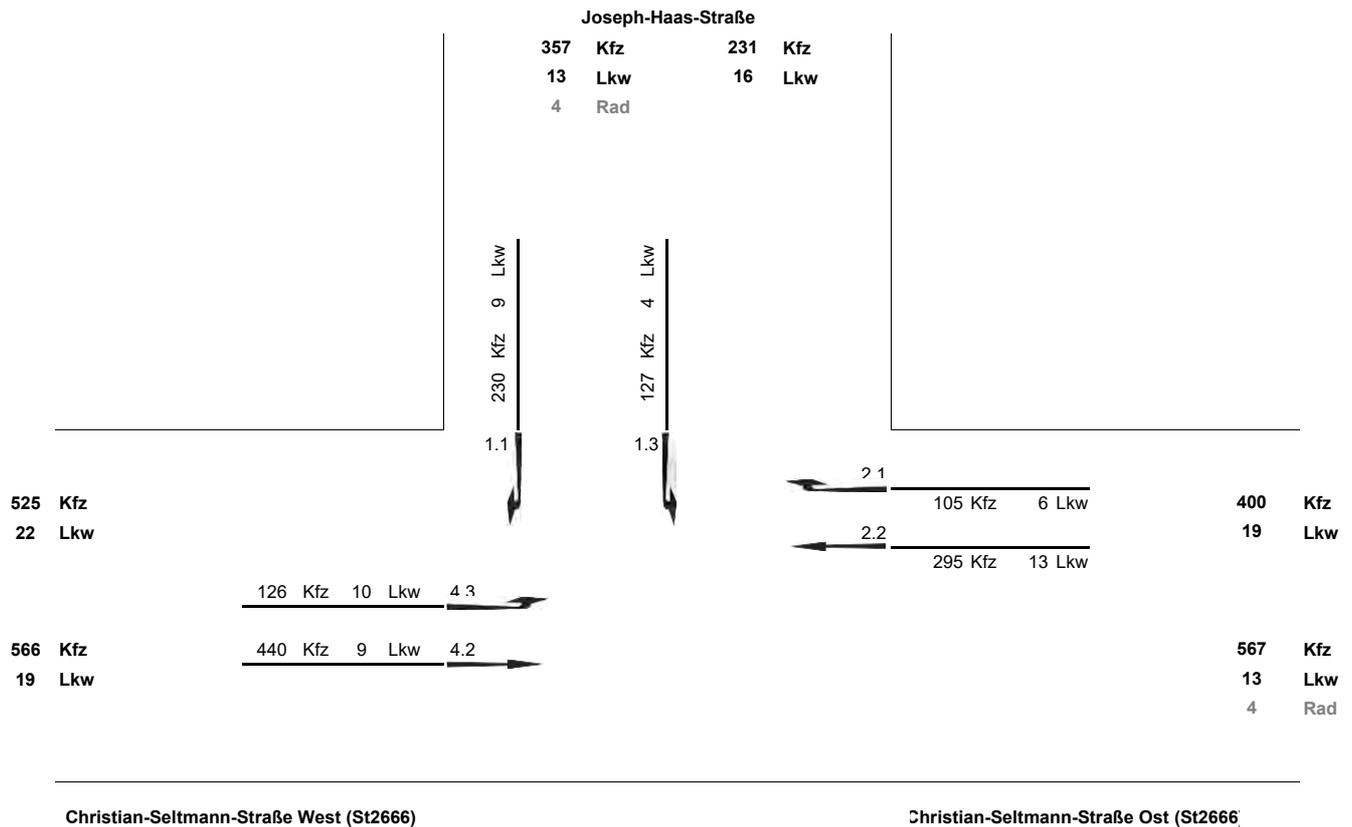
KP13: Dr.-Kilian-Straße Ost (Nordtangente) / Dr.-Kilian-Straße Ost (Nordtangente) / Auffahrt B22 / Dr.-Kilian-Straße West (Nordtangente)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

KP14: Joseph-Haas-Straße / Christian-Seltmann-Straße Ost (St2666) / Christian-Seltmann-Straße West (St2666)



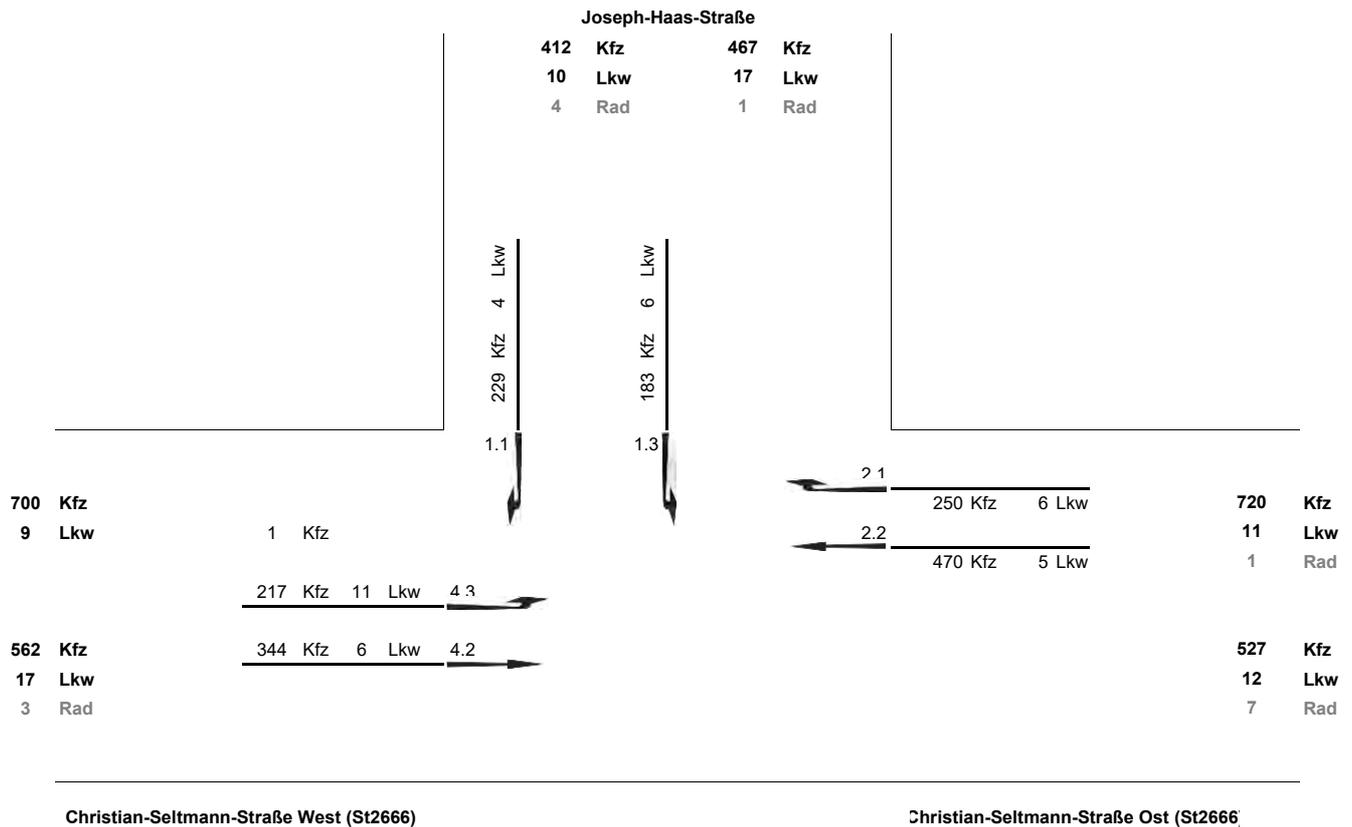
Summe der Einfahrer

1.323 Kfz
51 Lkw
4 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr

KP14: Joseph-Haas-Straße / Christian-Seltmann-Straße Ost (St2666) / Christian-Seltmann-Straße West (St2666)



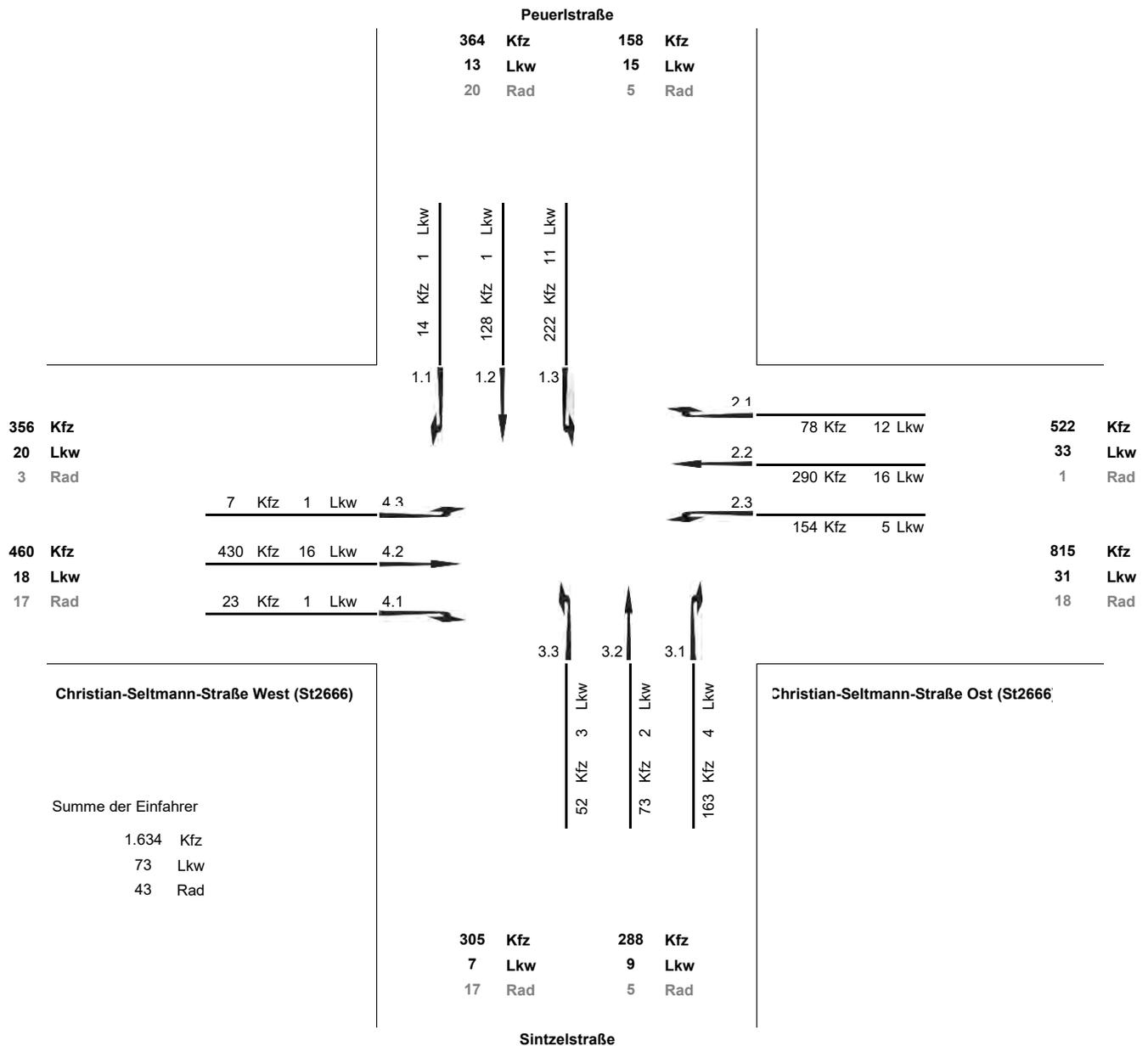
Summe der Einfahrer

1.694 Kfz
38 Lkw
8 Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 07:30 bis 08:30 Uhr

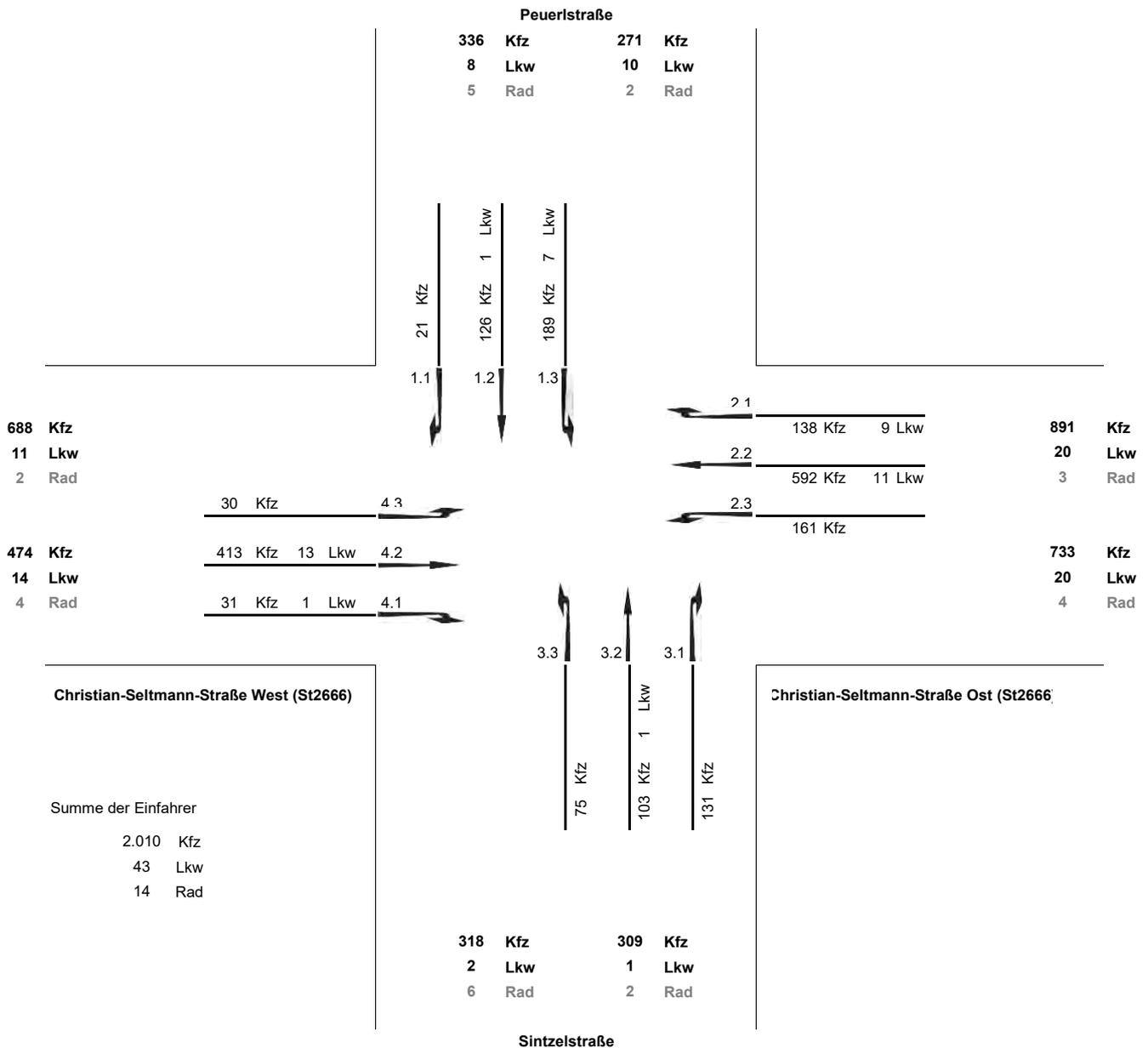
KP15: Peuerlstraße / Christian-Seltmann-Straße Ost (St2666) / Sintzelstraße / Christian-Seltmann-Straße West (St2666)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

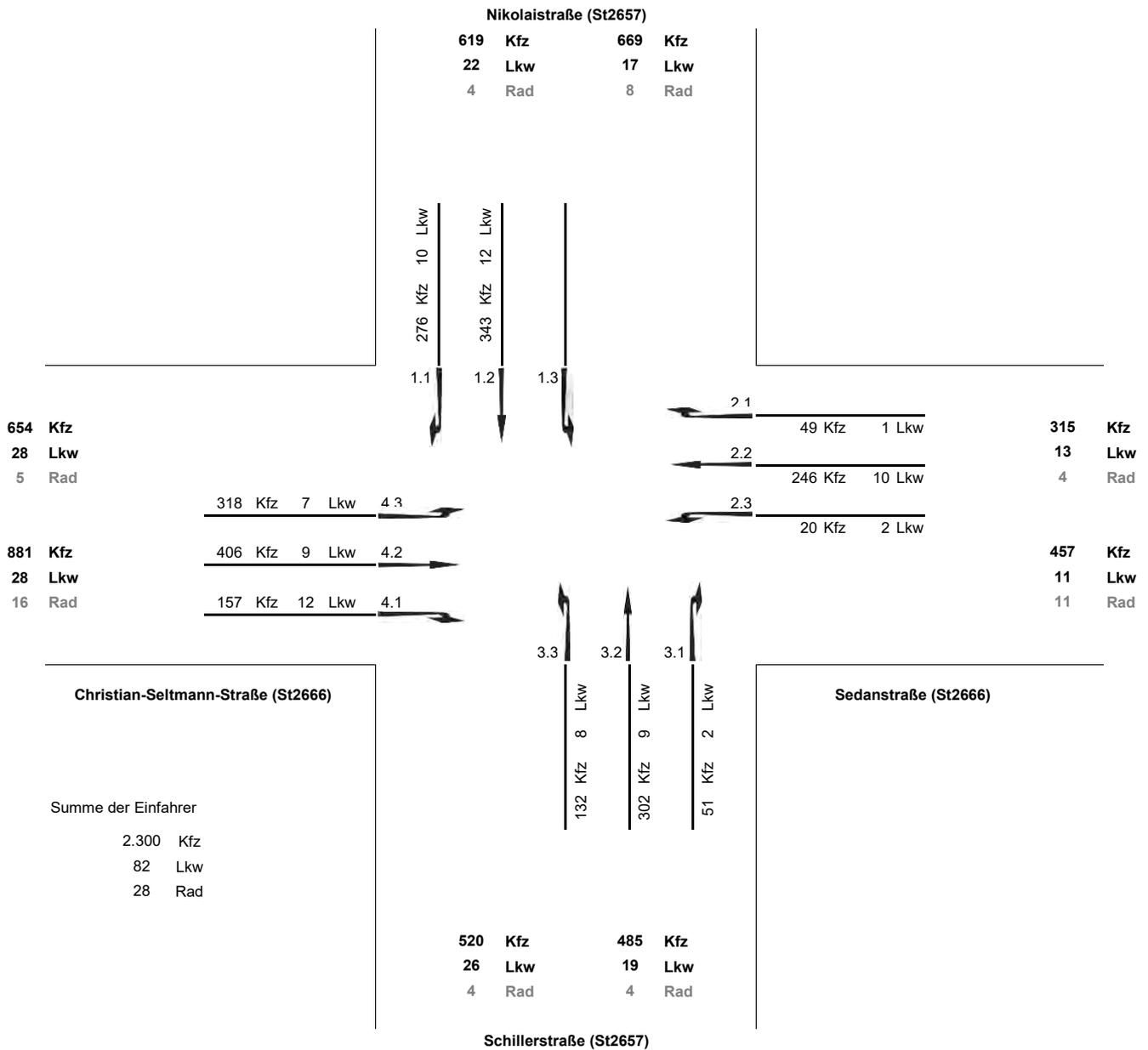
KP15: Peuerlstraße / Christian-Seltmann-Straße Ost (St2666) / Sintzelstraße / Christian-Seltmann-Straße West (St2666)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

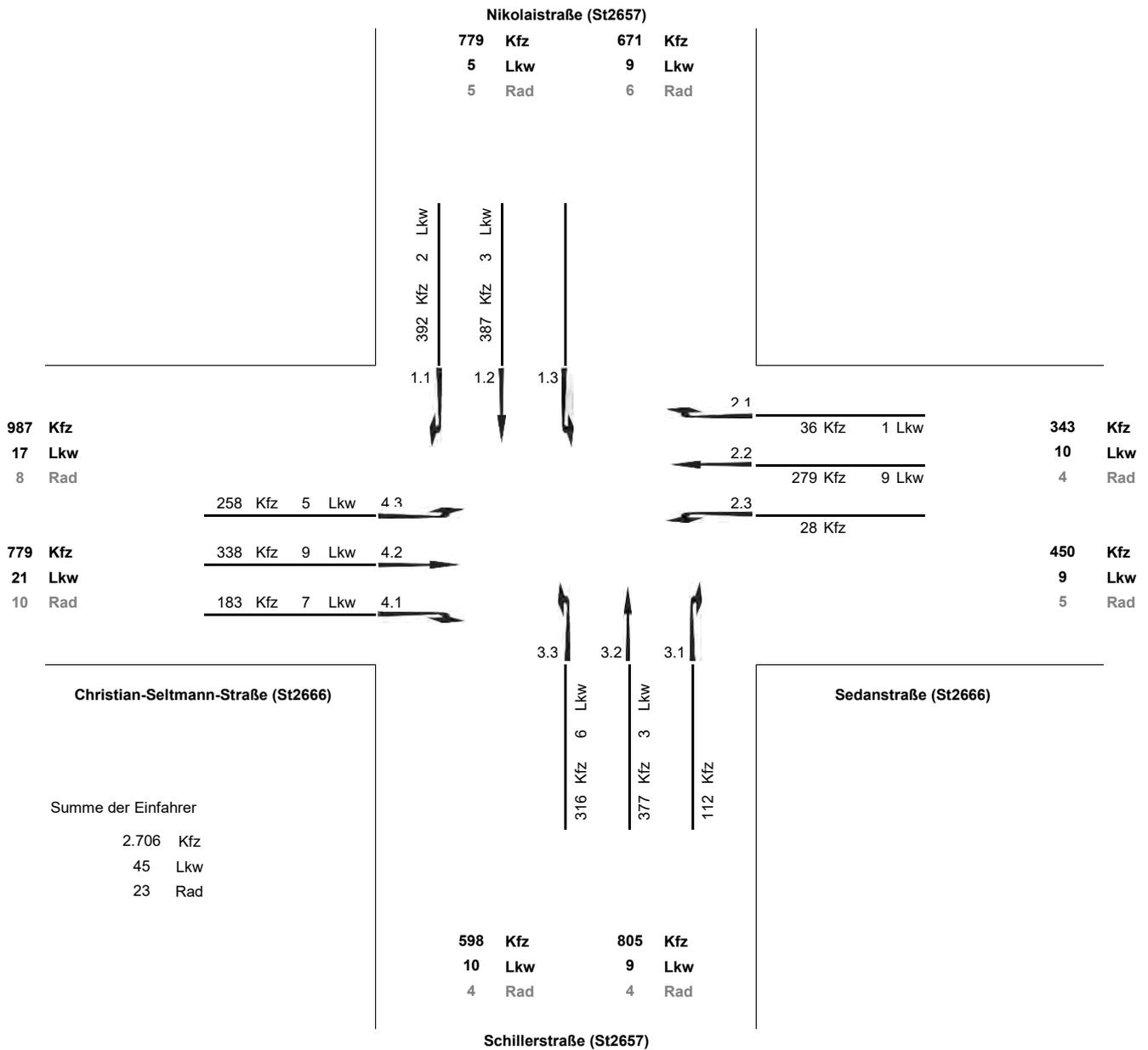
KP16: Nikolaistraße (St2657) / Sedanstraße (St2666) / Schillerstraße (St2657) / Christian-Seltmann-Straße (St2666)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

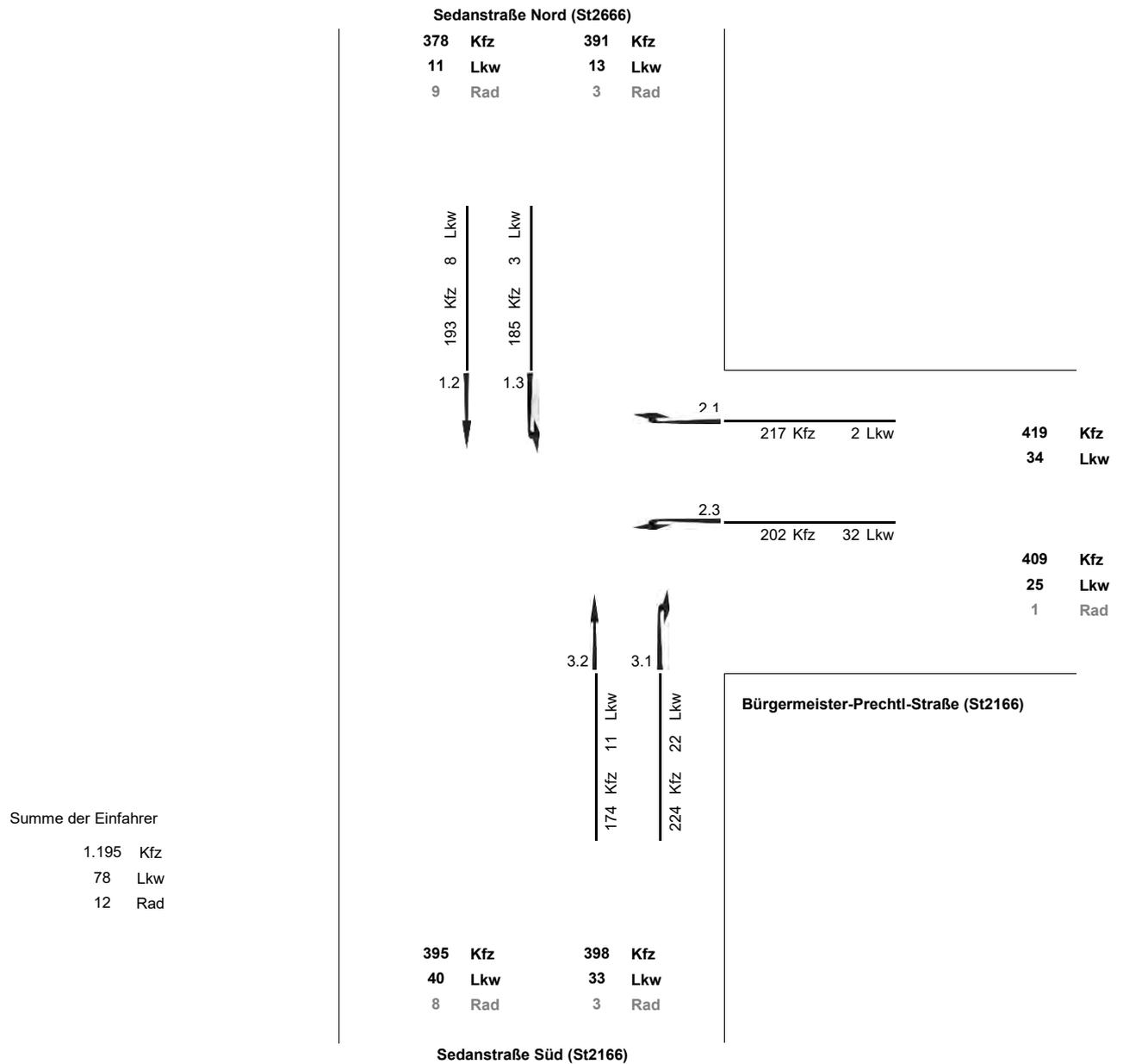
KP16: Nikolaistraße (St2657) / Sedanstraße (St2666) / Schillerstraße (St2657) / Christian-Seltmann-Straße (St2666)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

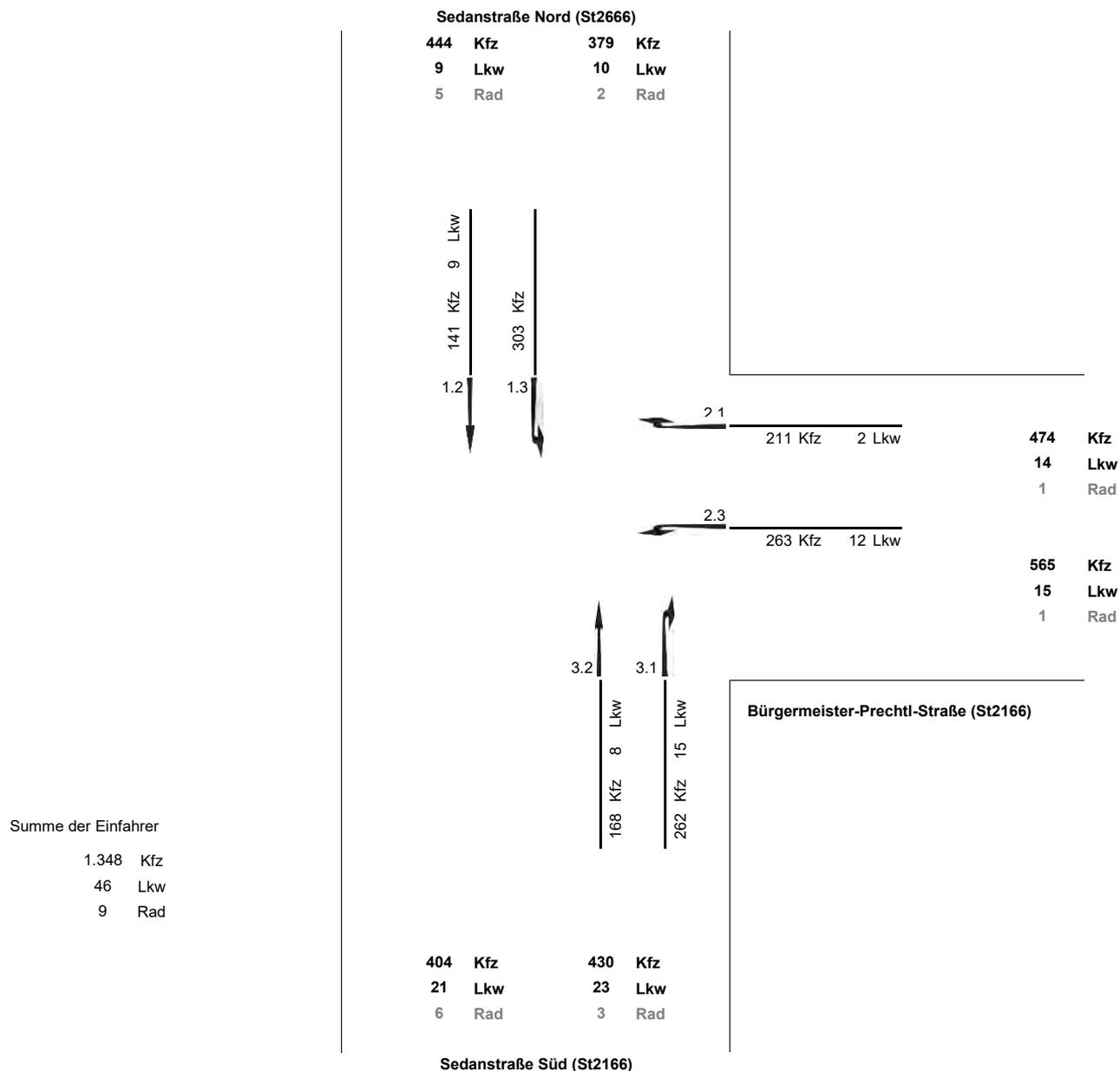
KP17: Sedanstraße Nord (St2666) / Bürgermeister-Prechtl-Straße (St2166) / Sedanstraße Süd (St2166)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr

KP17: Sedanstraße Nord (St2666) / Bürgermeister-Prechtl-Straße (St2166) / Sedanstraße Süd (St2166)

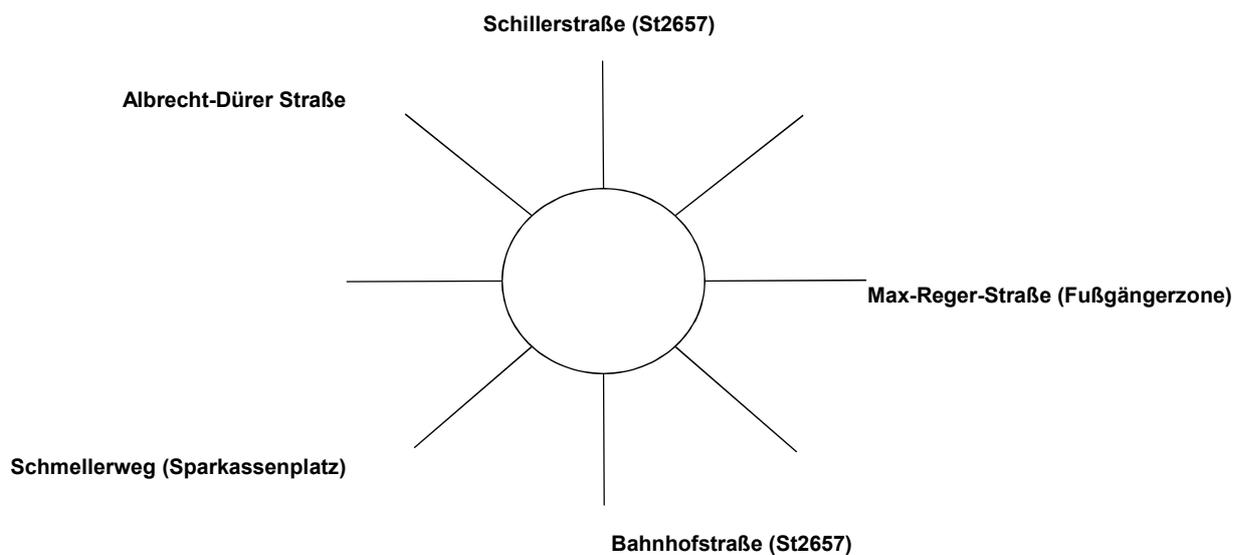


Verkehrszählung in Weiden i.d.Opf.

vom 04.06.2019

Vormittägliche Spitzenstunde von 09:00 bis 10:00 Uhr

KP18



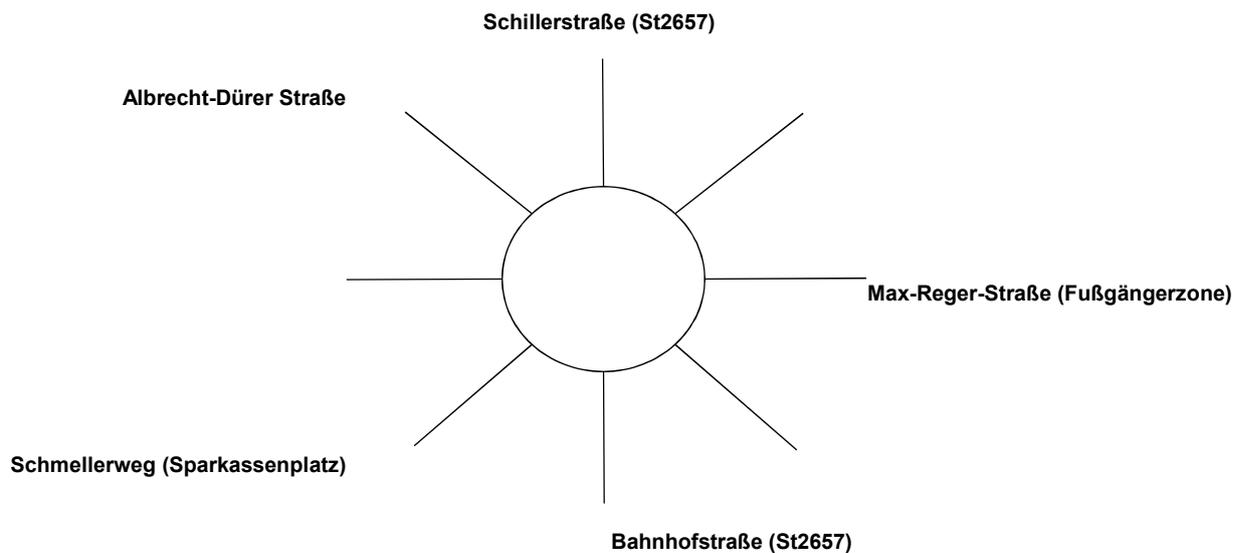
Kfz / SV	Schillerstraße (St2657)		Max-Reger-Straße (Fußgängerzone)		Bahnhofstraße (St2657)	Schmellerweg (Sparkassenplatz)		Albrecht-Dürer Straße	Summe
Schillerstraße (St2657)			1 / 0		479 / 20	14 / 0		10 / 1	504 / 21
Max-Reger-Straße (Fußgängerzone)	7 / 2				7 / 1	2 / 0		3 / 0	19 / 3
Bahnhofstraße (St2657)	465 / 8		5 / 0			22 / 0		13 / 2	505 / 10
Schmellerweg (Sparkassenplatz)	19 / 0				19 / 0				38 / 0
Albrecht-Dürer Straße	14 / 0		1 / 0		41 / 1				56 / 1
Summe	505 / 10		7 / 0		546 / 22	38 / 0		26 / 3	1122 / 35

Verkehrszählung in Weiden i.d.Opf.

vom 04.06.2019

Nachmittägliche Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr

KP18

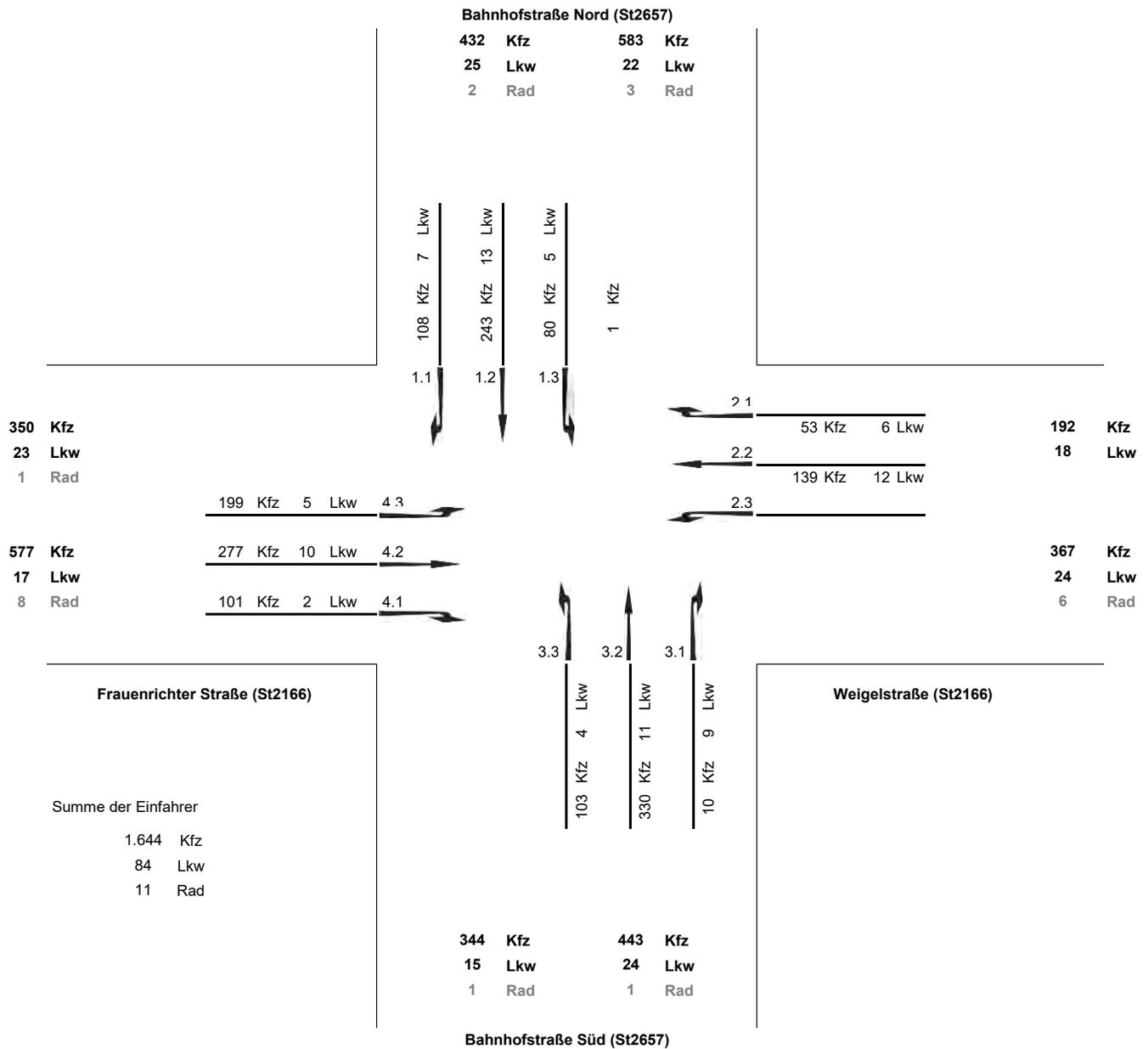


Kfz / SV	Schillerstraße (St2657)	Max-Reger-Straße (Fußgängerzone)	Bahnhofstraße (St2657)	Schmellerweg (Sparkassenplatz)	Albrecht-Dürer Straße	Summe
Zu-/Ausfahrt						
Schillerstraße (St2657)		1 / 0	515 / 7	5 / 0	6 / 0	527 / 7
Max-Reger-Straße (Fußgängerzone)	2 / 0		1 / 0			3 / 0
Bahnhofstraße (St2657)	622 / 10	2 / 0		14 / 0	6 / 0	644 / 10
Schmellerweg (Sparkassenplatz)	40 / 0		22 / 0			62 / 0
Albrecht-Dürer Straße	13 / 1		90 / 0			103 / 1
Summe	677 / 11	3 / 0	628 / 7	19 / 0	12 / 0	1339 / 18

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

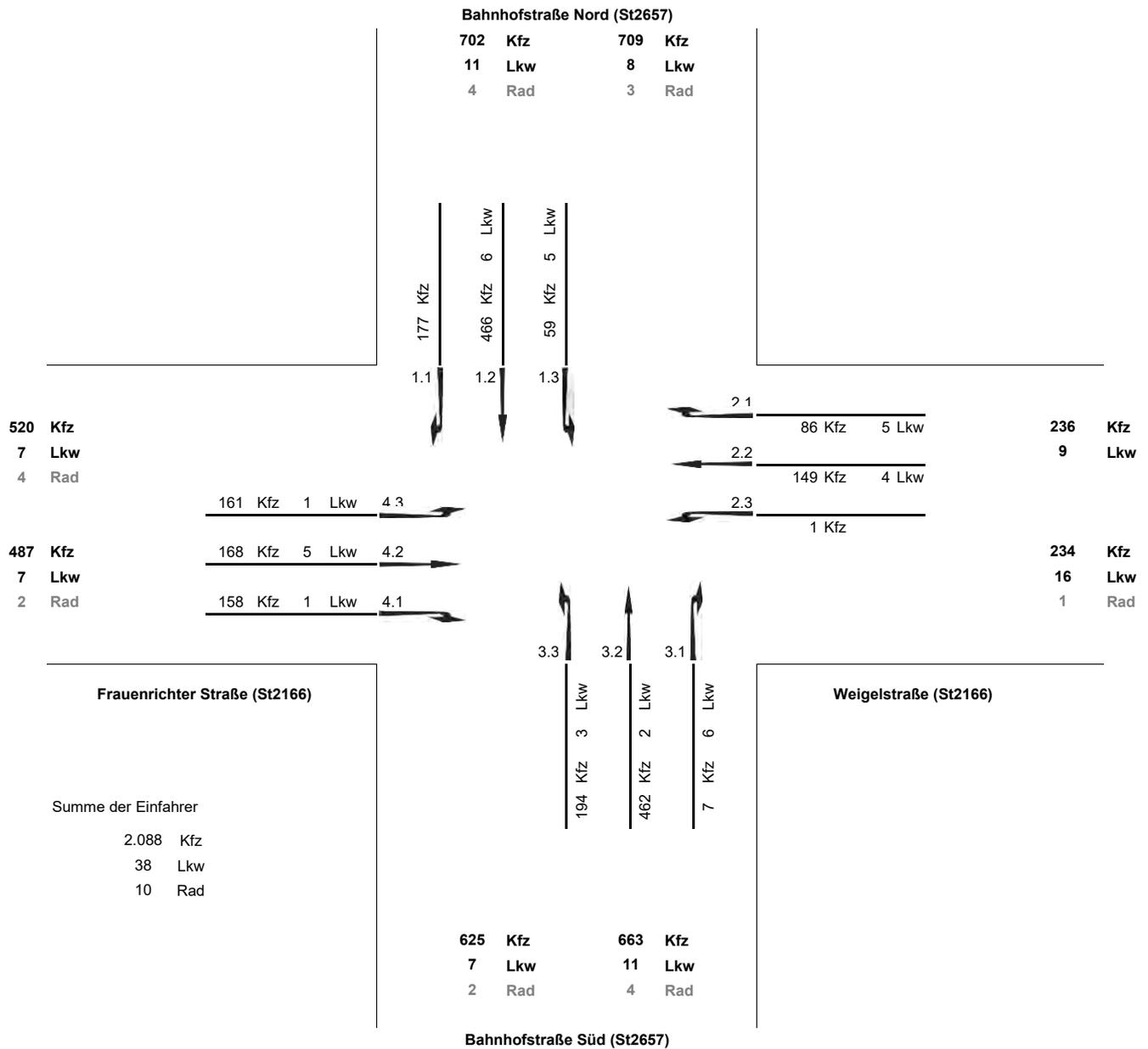
**KP19: Bahnhofstraße Nord (St2657) / Weigelstraße (St2166) / Bahnhofstraße Süd (St2657) /
Frauenrichter Straße (St2166)**



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

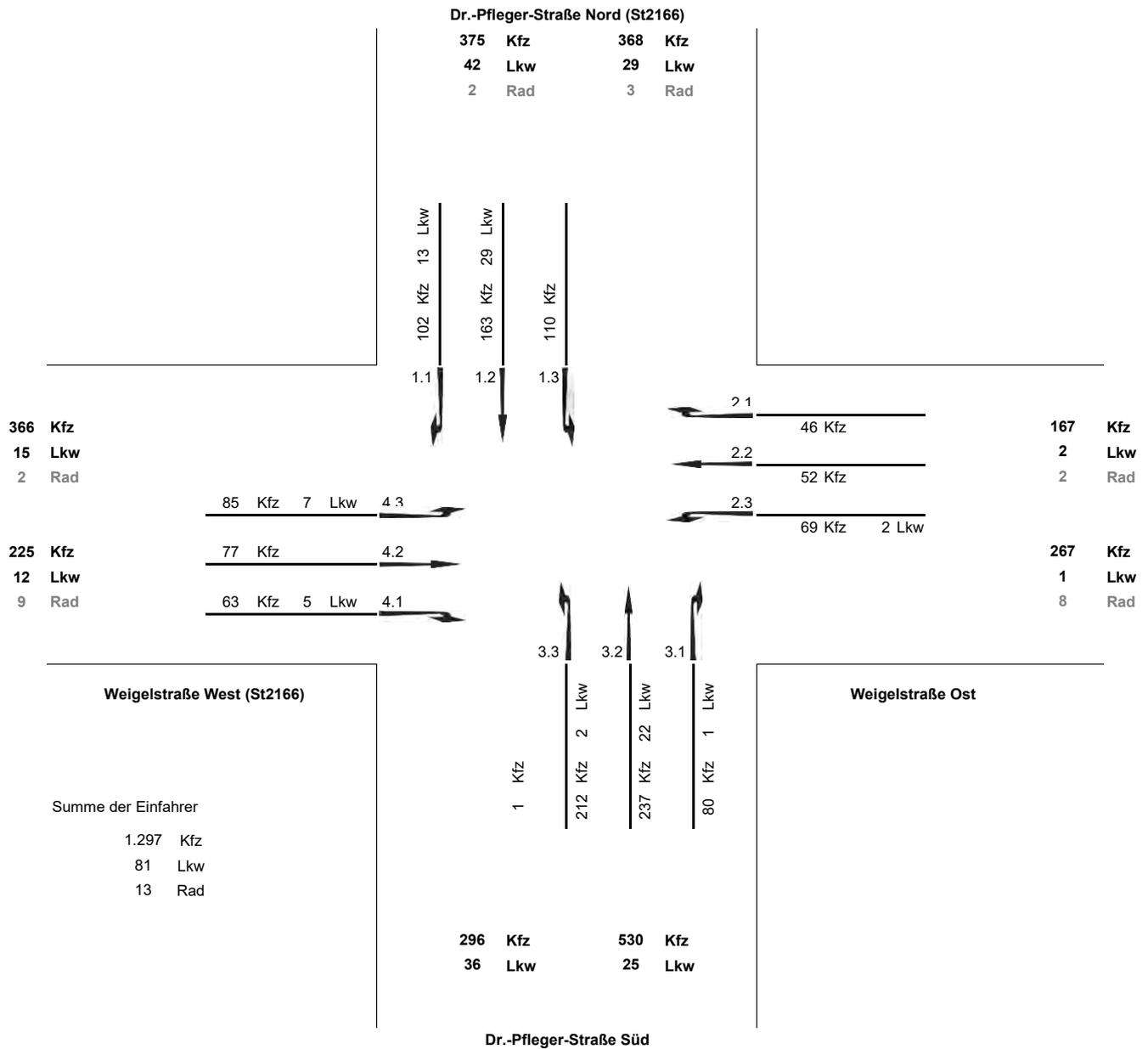
**KP19: Bahnhofstraße Nord (St2657) / Weigelstraße (St2166) / Bahnhofstraße Süd (St2657) /
Frauenrichter Straße (St2166)**



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

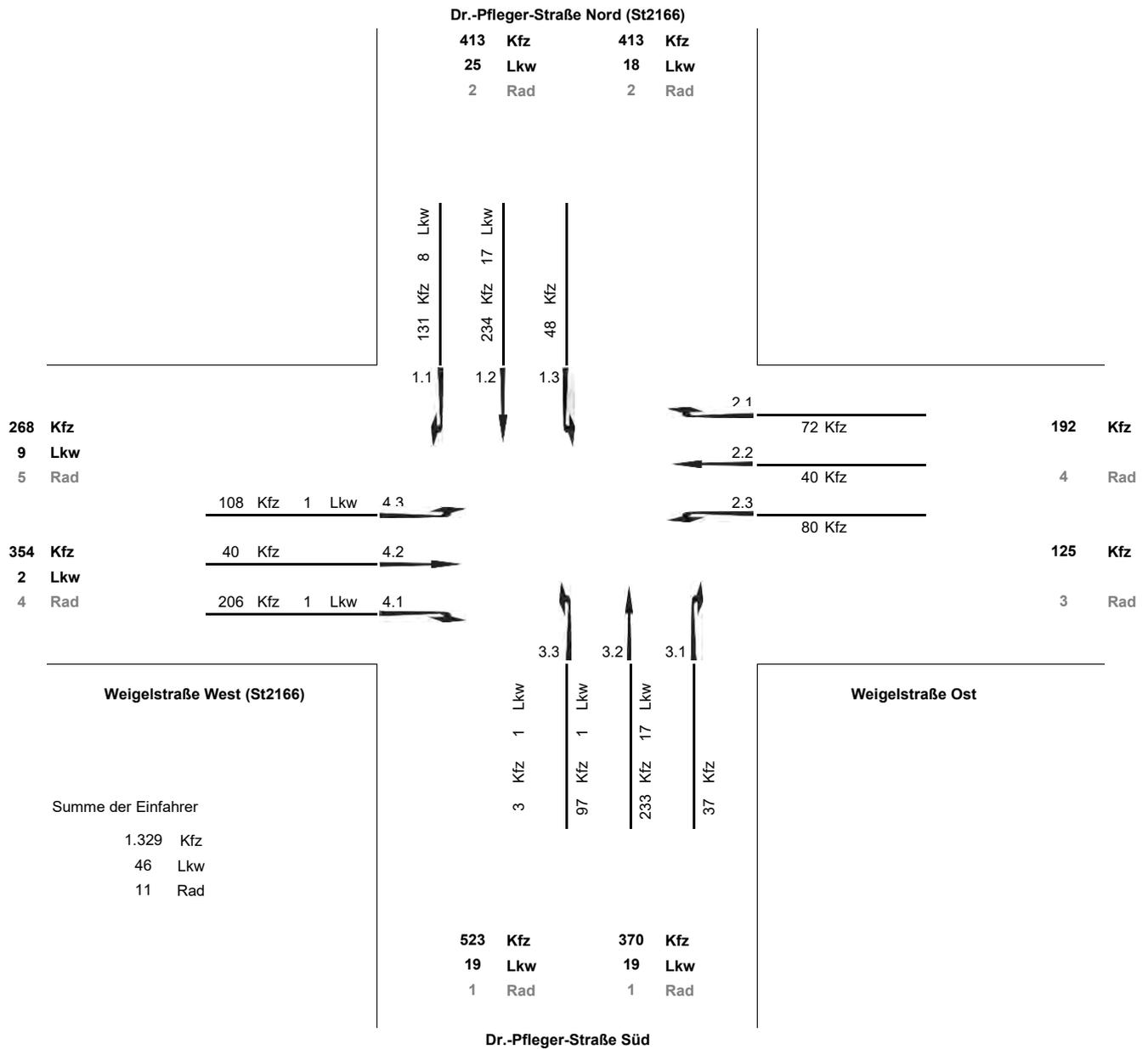
KP20: Dr.-Pfleger-Straße Nord (St2166) / Weigelstraße Ost / Dr.-Pfleger-Straße Süd / Weigelstraße West (St2166)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr

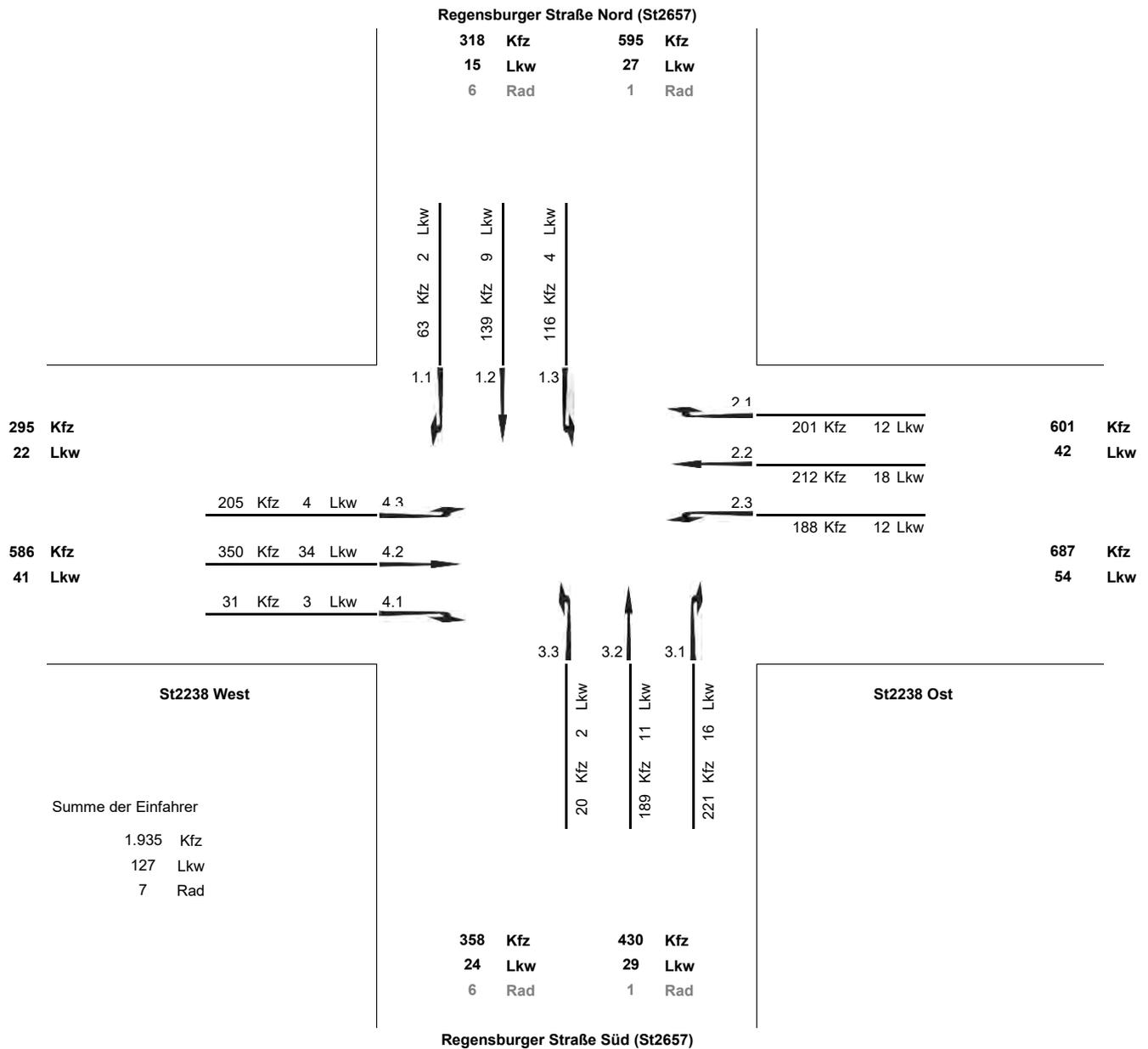
KP20: Dr.-Pfleger-Straße Nord (St2166) / Weigelstraße Ost / Dr.-Pfleger-Straße Süd / Weigelstraße West (St2166)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

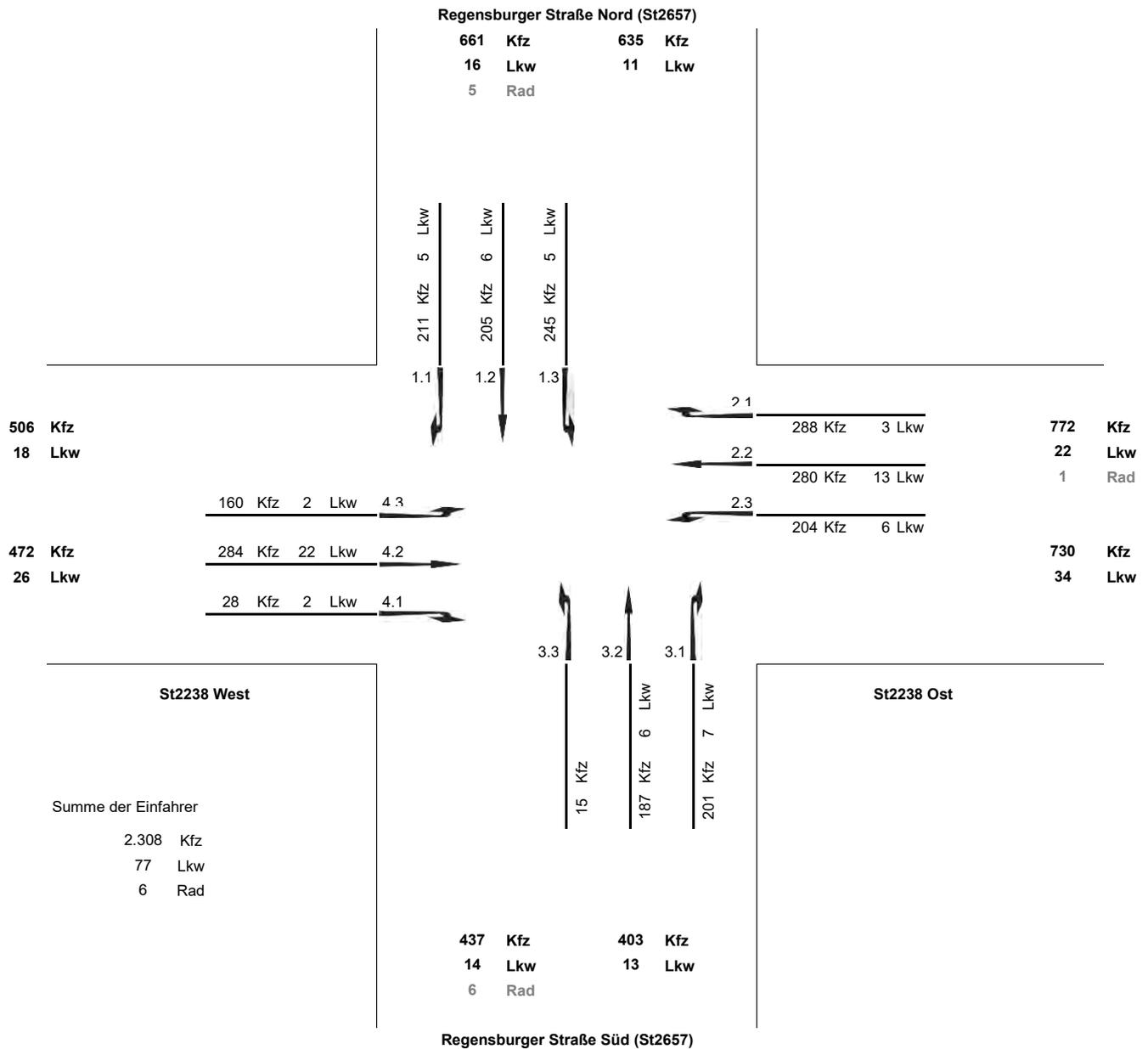
KP21: Regensburger Straße Nord (St2657) / St2238 Ost / Regensburger Straße Süd (St2657) / St2238 West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

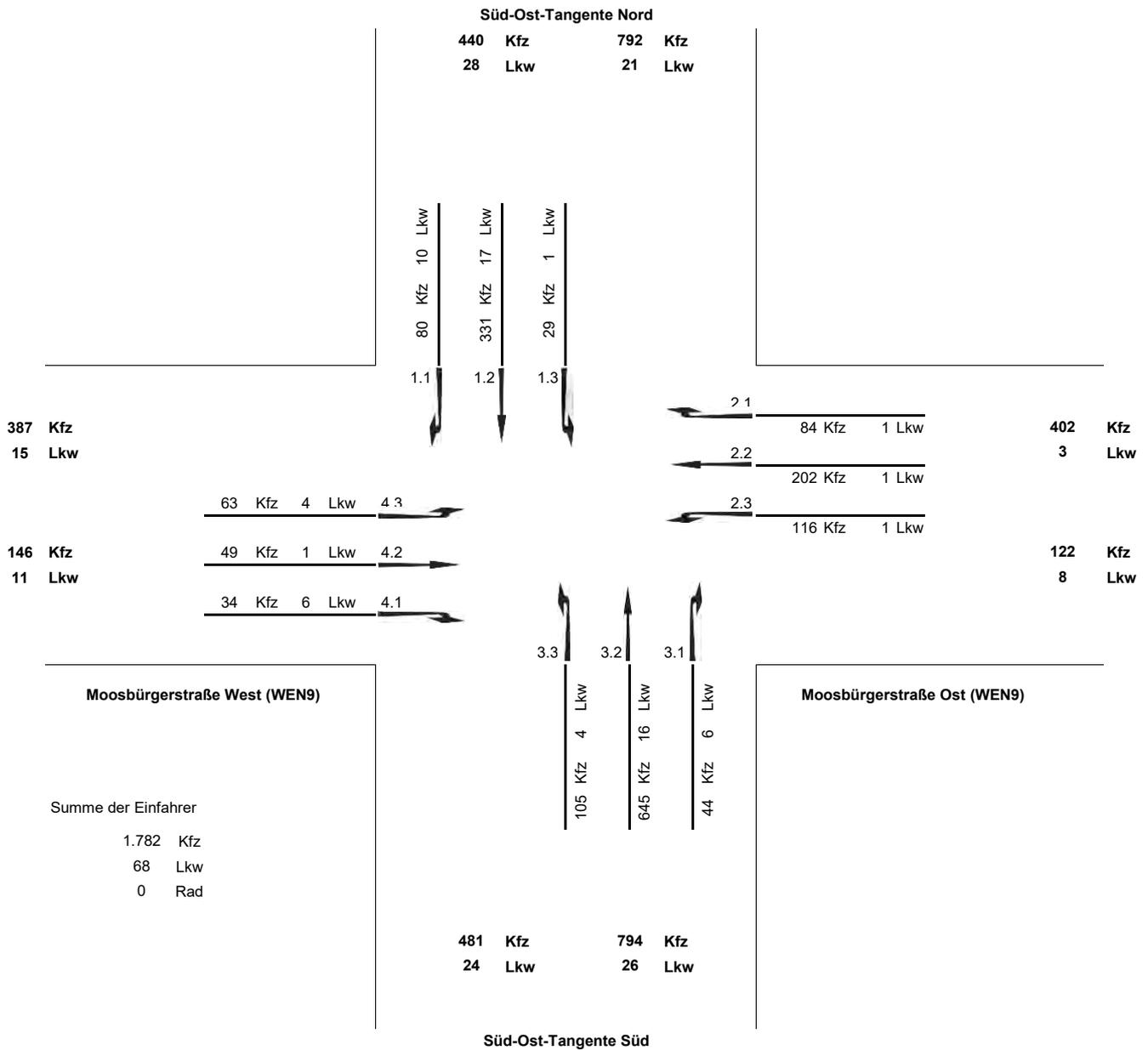
KP21: Regensburger Straße Nord (St2657) / St2238 Ost / Regensburger Straße Süd (St2657) / St2238 West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 04.06.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

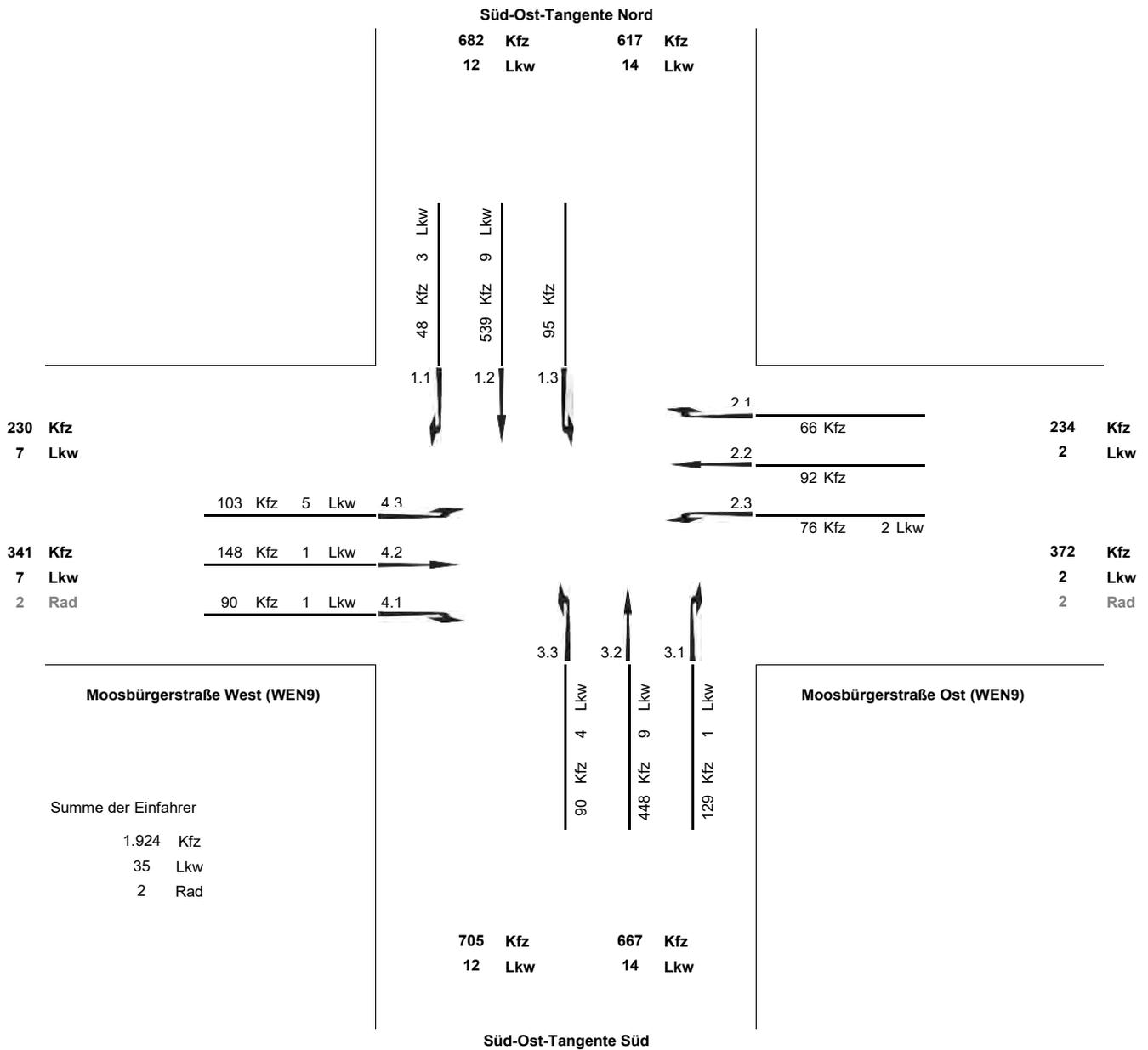
**KP 22: Süd-Ost-Tangente Nord / Moosbürgerstraße Ost (WEN9) / Süd-Ost-Tangente Süd /
Moosbürgerstraße West (WEN9)**



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 04.06.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

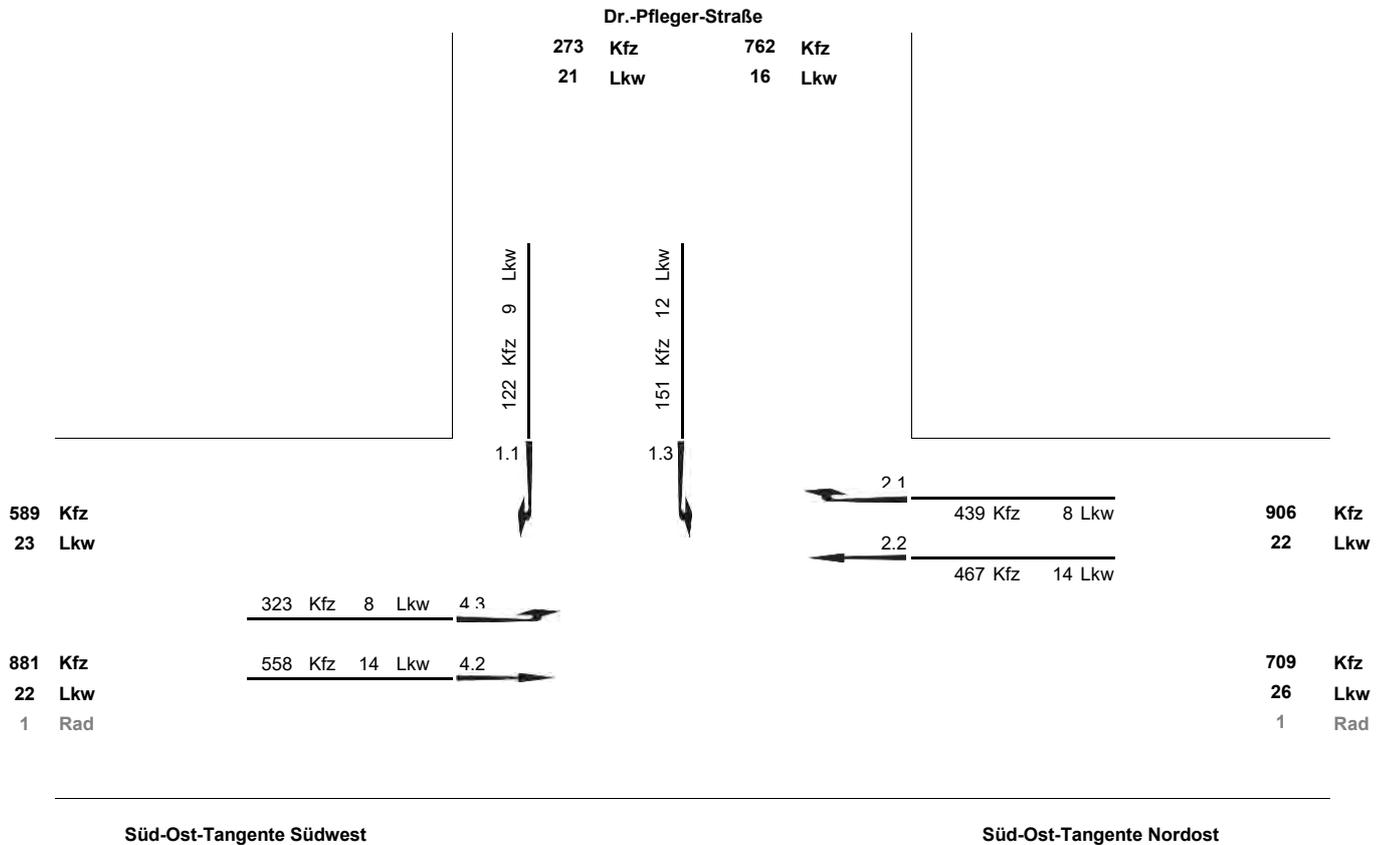
KP 22: Süd-Ost-Tangente Nord / Moosbürgerstraße Ost (WEN9) / Süd-Ost-Tangente Süd / Moosbürgerstraße West (WEN9)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

KP23: Dr.-Pfleger-Straße / Süd-Ost-Tangente Nordost / Süd-Ost-Tangente Südwest



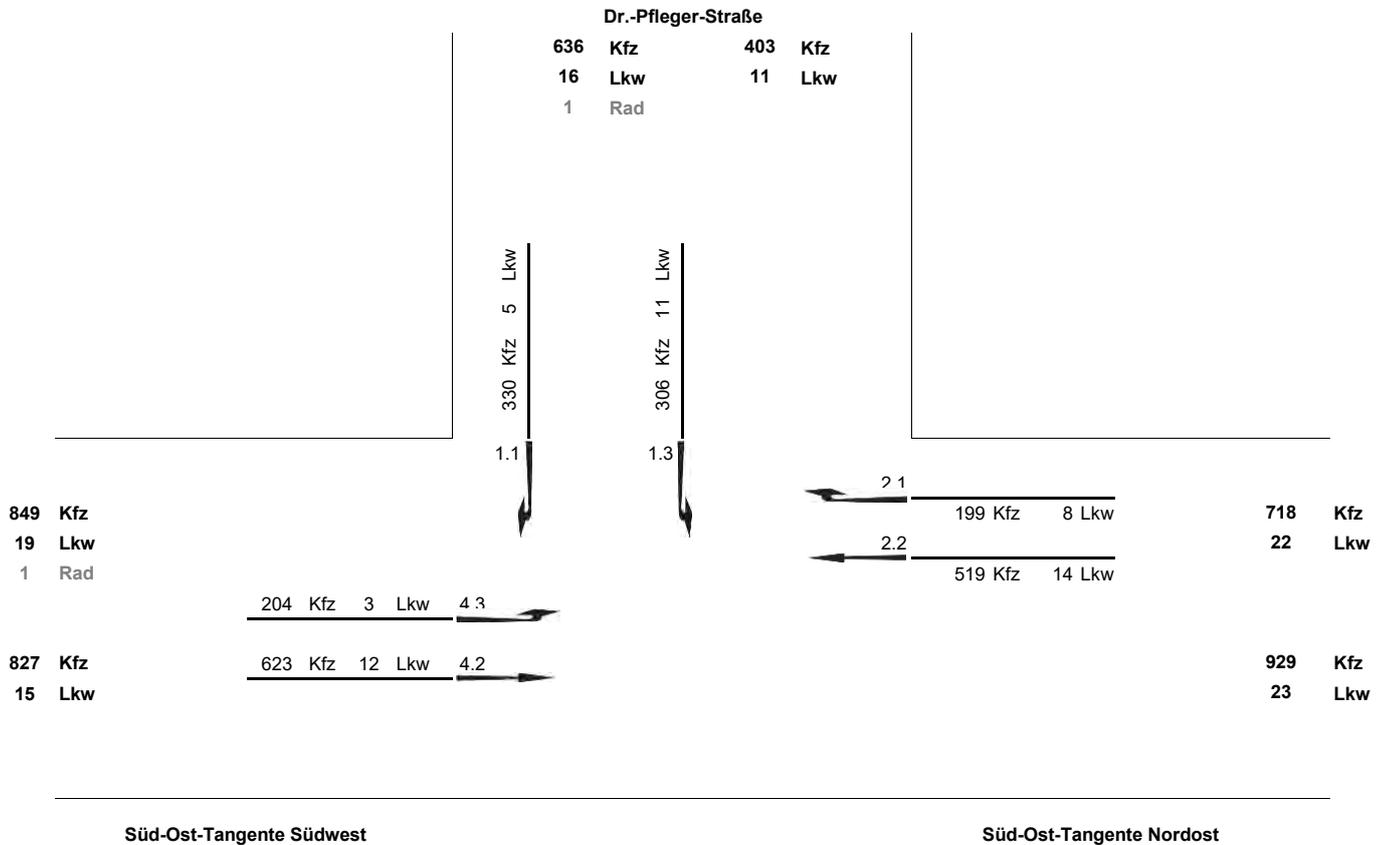
Summe der Einfahrer

2.060	Kfz
65	Lkw
1	Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr

KP23: Dr.-Pfleger-Straße / Süd-Ost-Tangente Nordost / Süd-Ost-Tangente Südwest



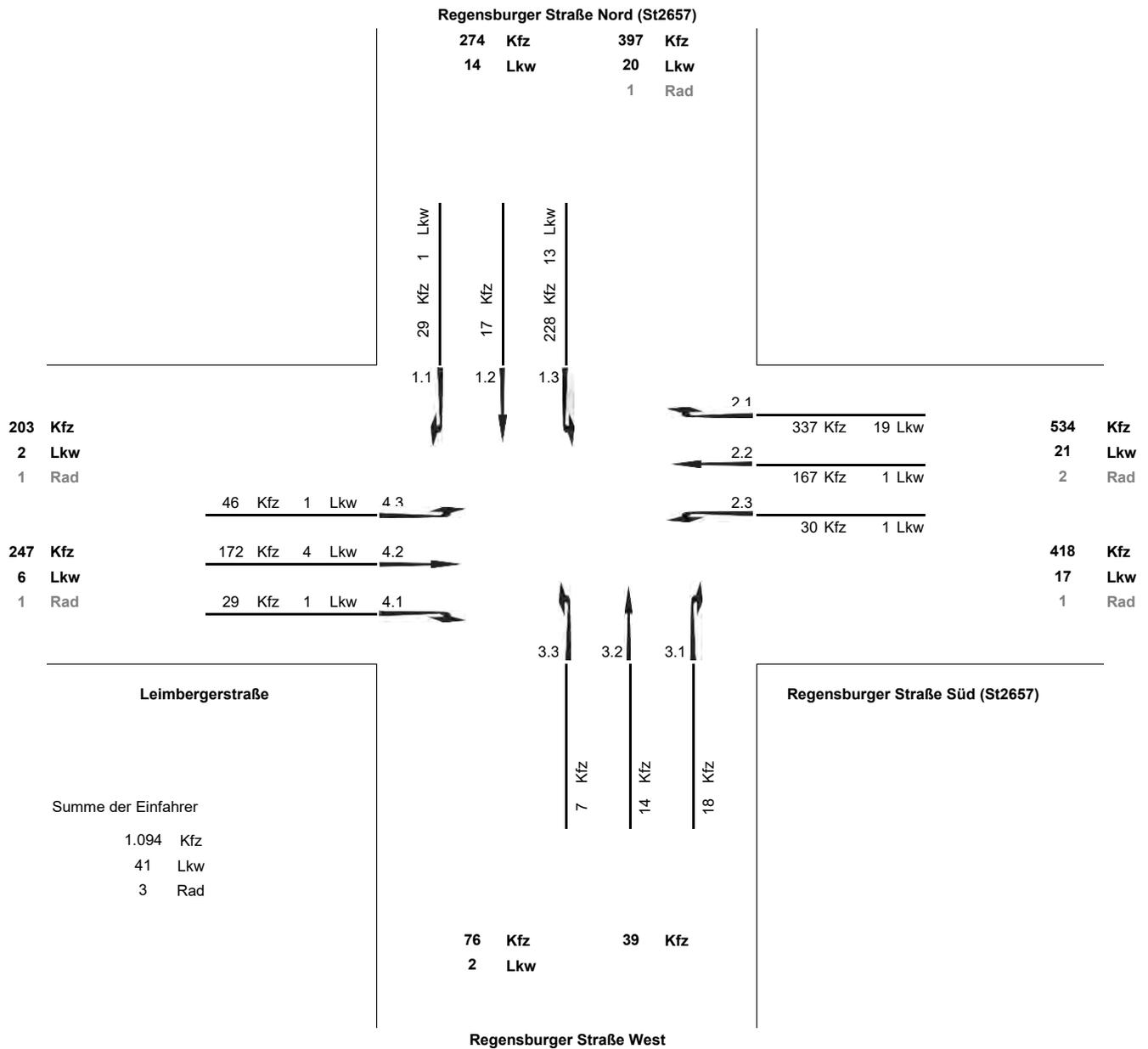
Summe der Einfahrer

2.181	Kfz
53	Lkw
1	Rad

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 08:45 bis 09:45 Uhr

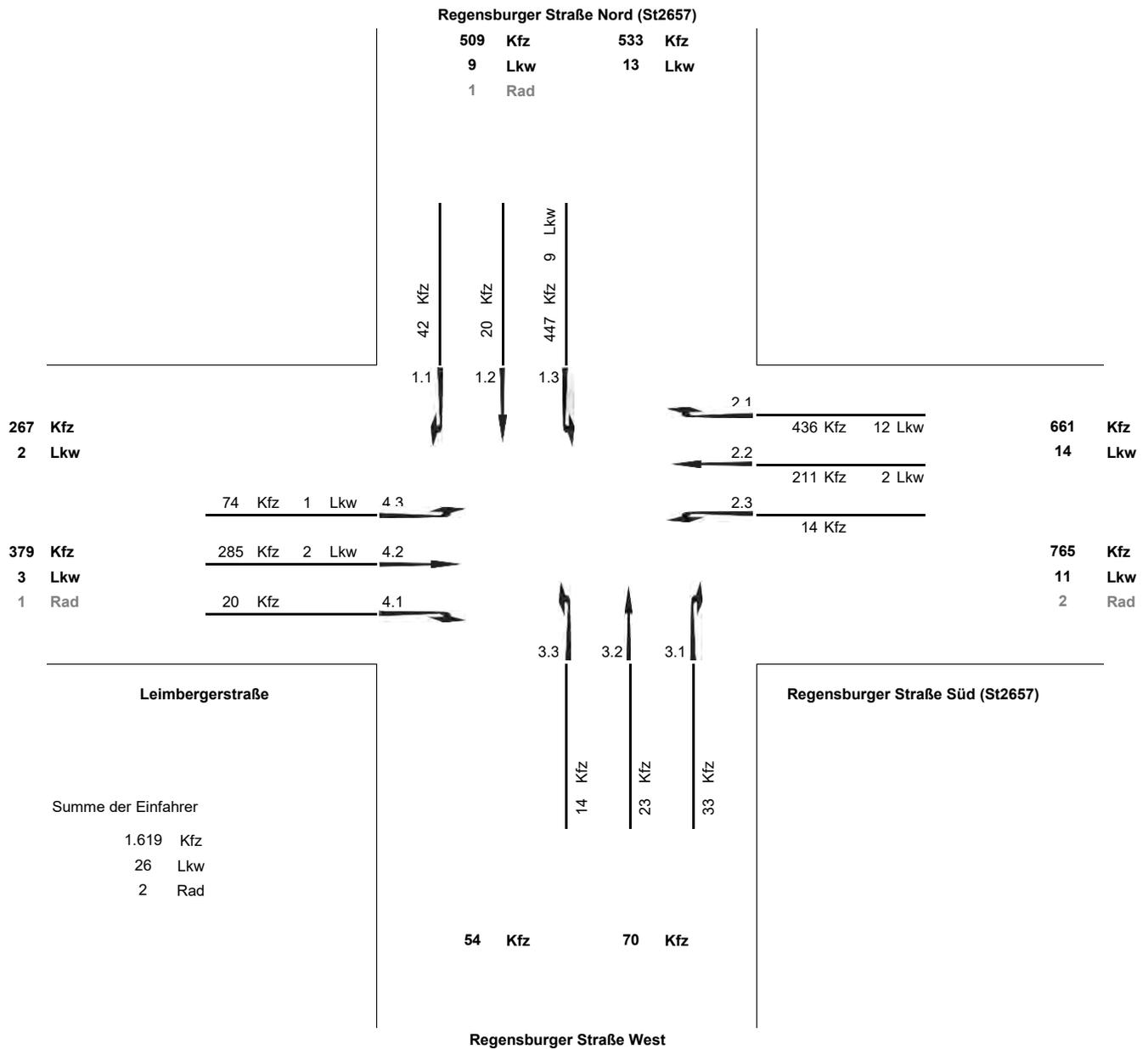
**KP24: Regensburger Straße Nord (St2657) / Regensburger Straße Süd (St2657) /
Regensburger Straße West / Leimbergerstraße**



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

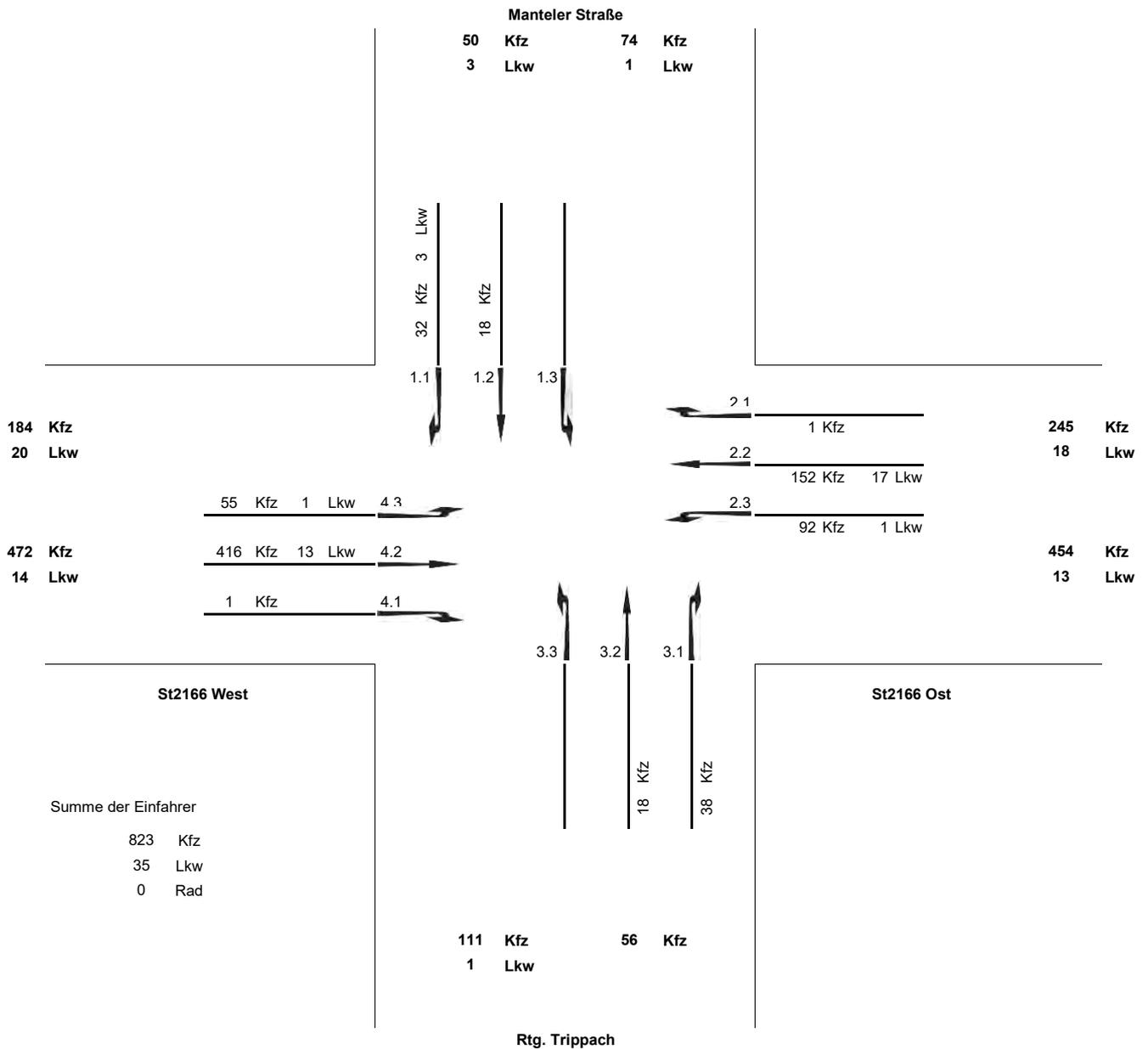
Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

**KP24: Regensburger Straße Nord (St2657) / Regensburger Straße Süd (St2657) /
Regensburger Straße West / Leimbergerstraße**



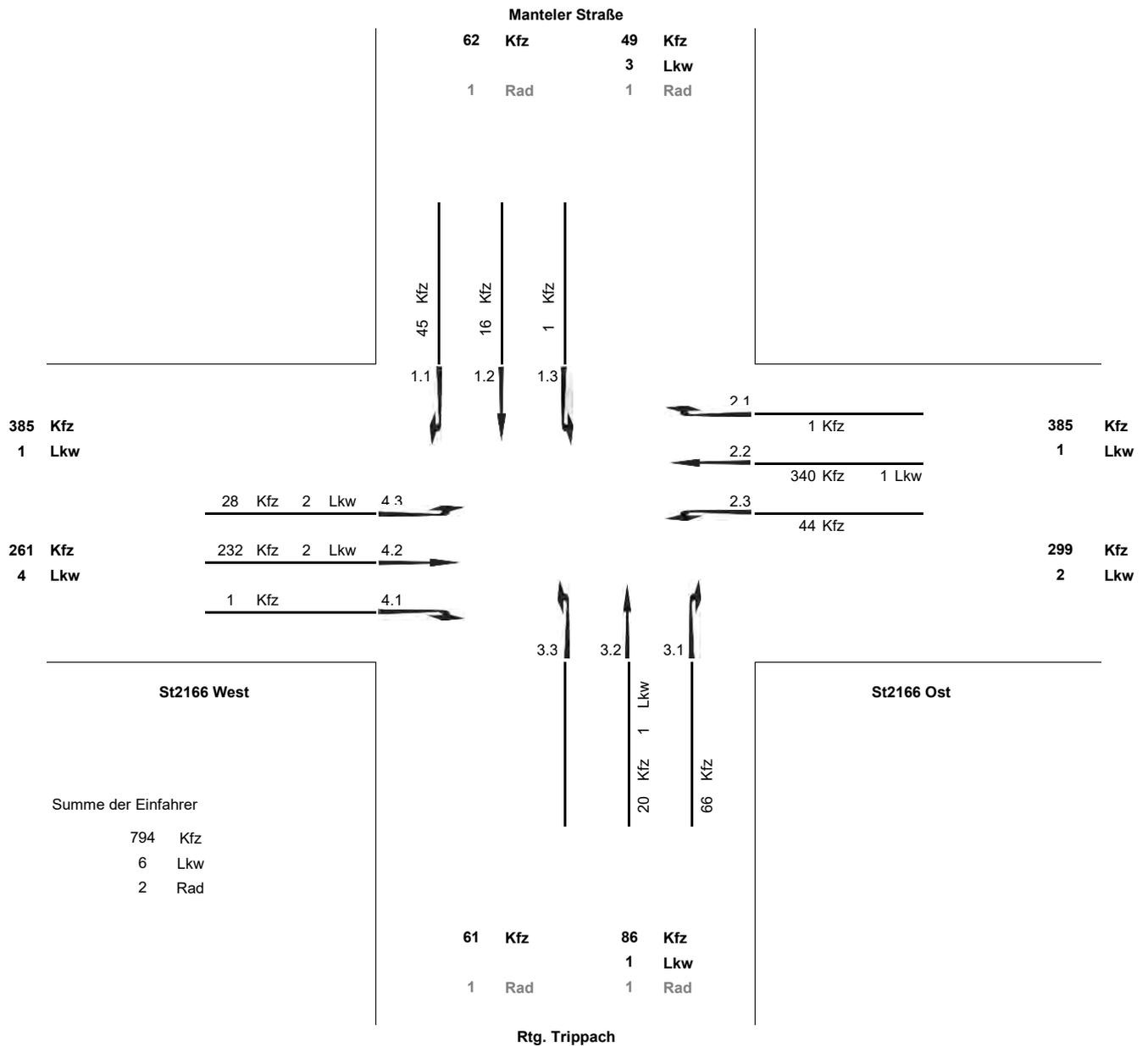
**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 04.06.2019
Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr**

KP25: Manteler Straße / St2166 Ost / Rtg. Trippach / St2166 West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 04.06.2019
Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr**

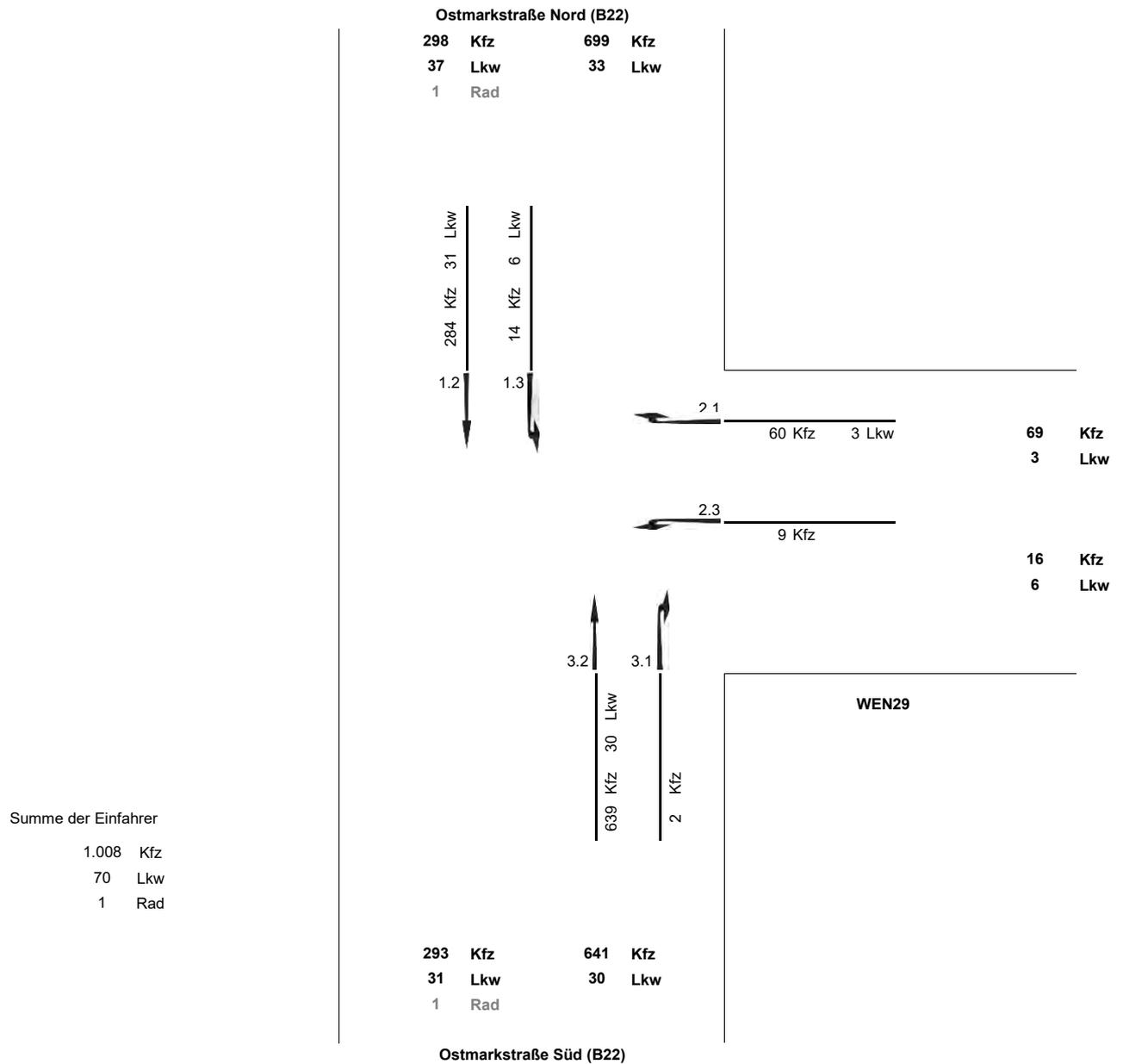
KP25: Manteler Straße / St2166 Ost / Rtg. Trippach / St2166 West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr

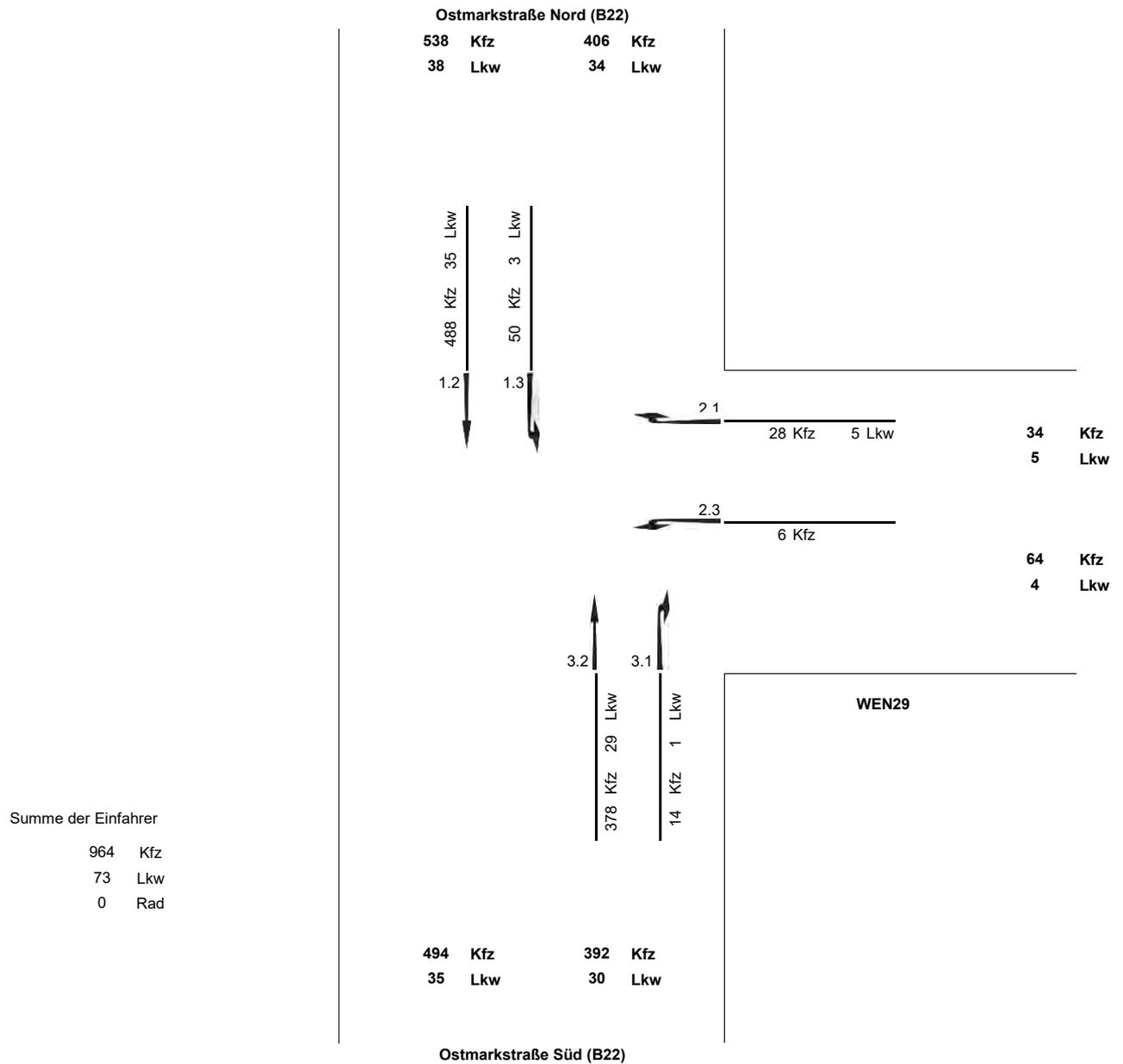
KP26: Ostmarkstraße Nord (B22) / WEN29 / Ostmarkstraße Süd (B22)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr

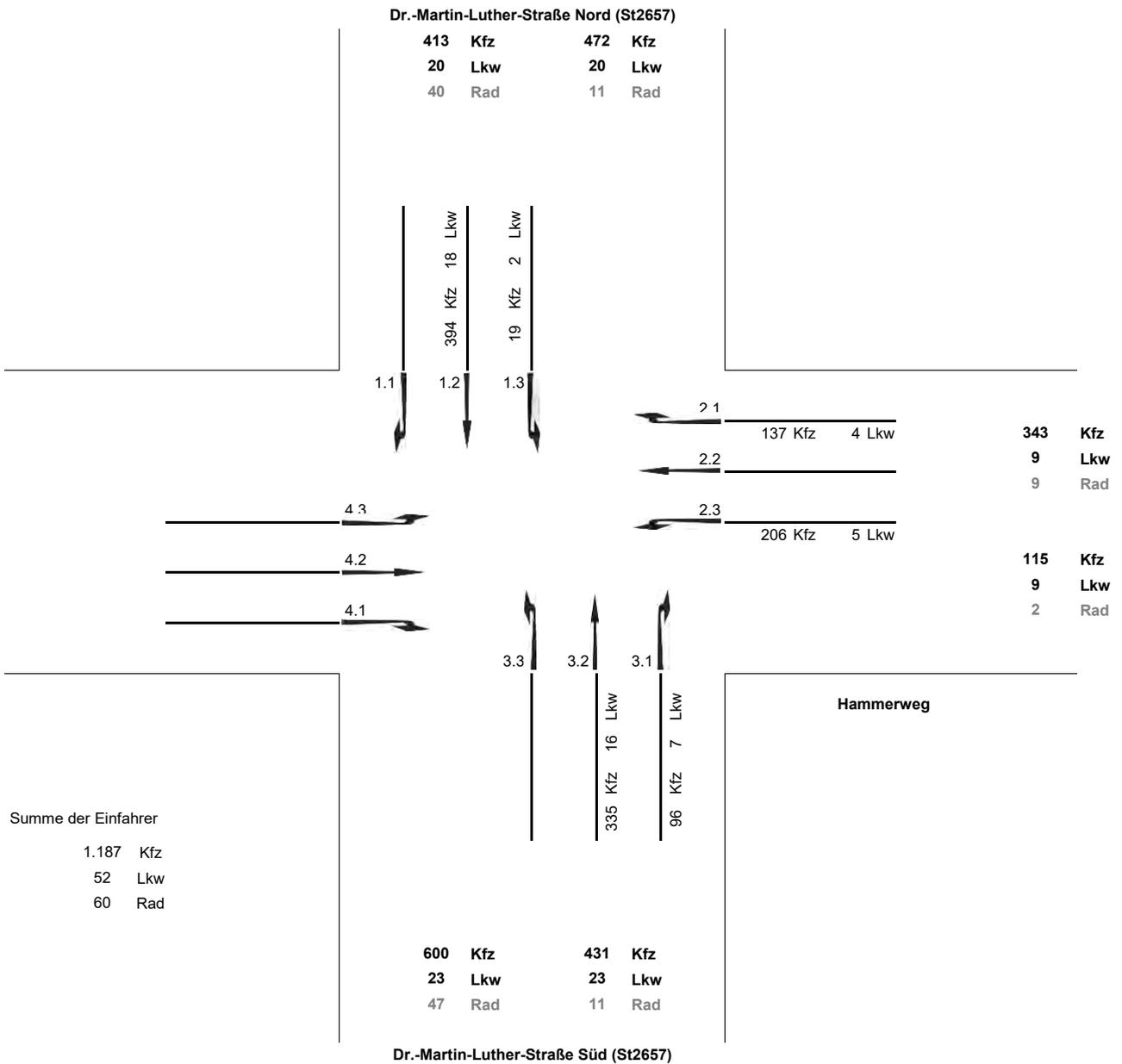
KP26: Ostmarkstraße Nord (B22) / WEN29 / Ostmarkstraße Süd (B22)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 07:30 bis 08:30 Uhr

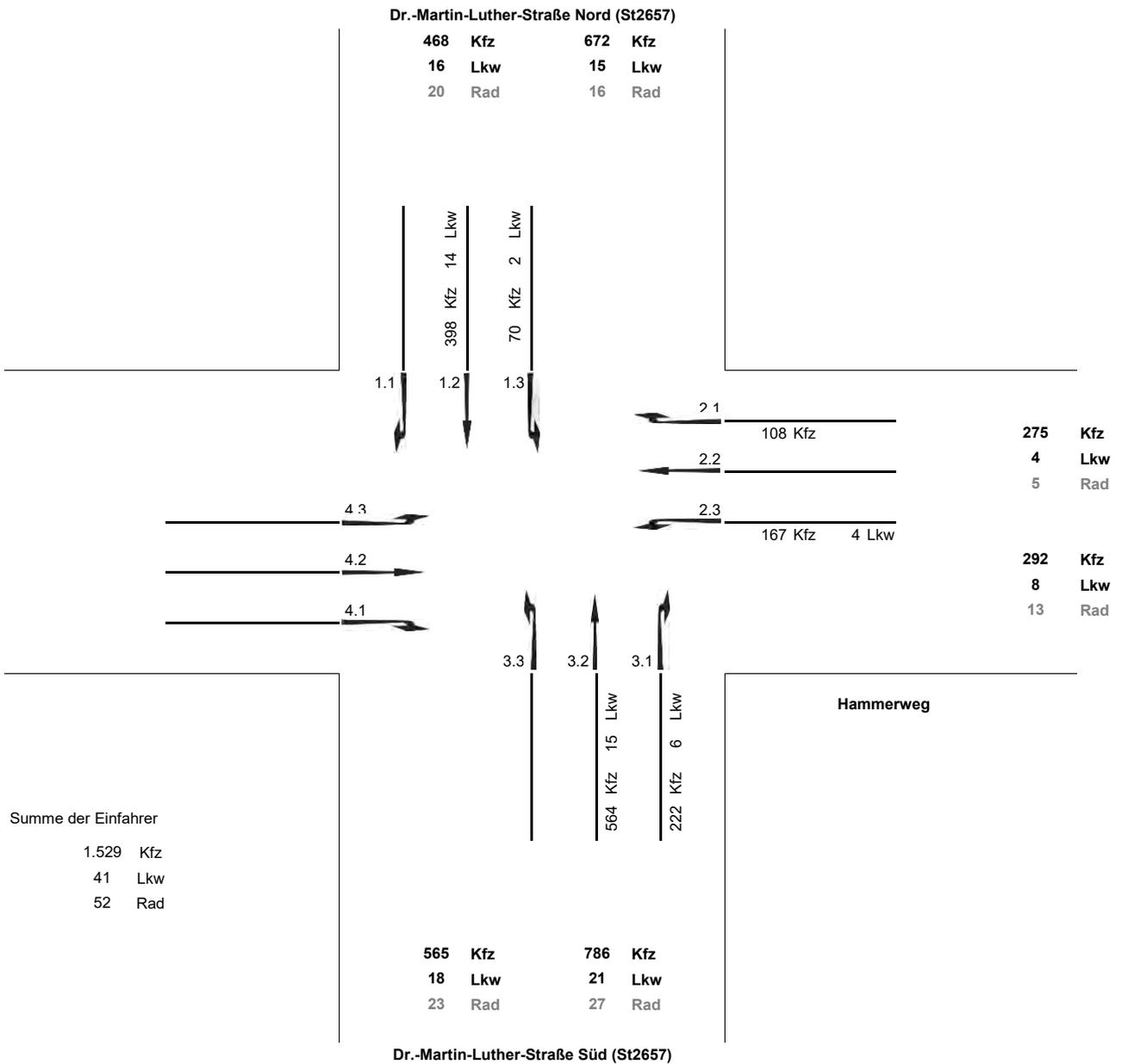
KP27: Dr.-Martin-Luther-Straße Nord (St2657) / Hammerweg / Dr.-Martin-Luther-Straße Süd (St2657)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

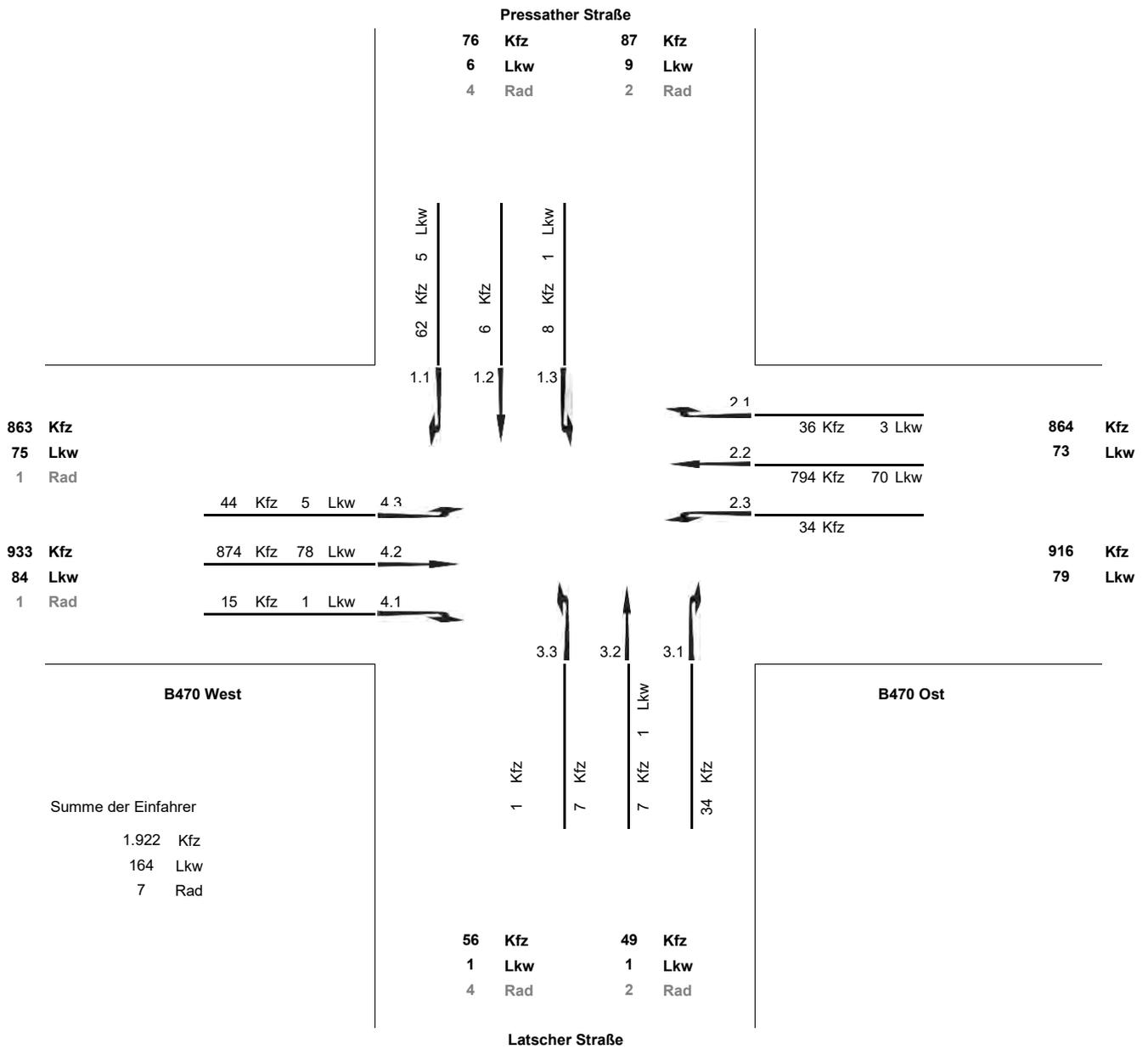
Spitzenstunde von 15:30 bis 16:30 Uhr

KP27: Dr.-Martin-Luther-Straße Nord (St2657) / Hammerweg / Dr.-Martin-Luther-Straße Süd (St2657)



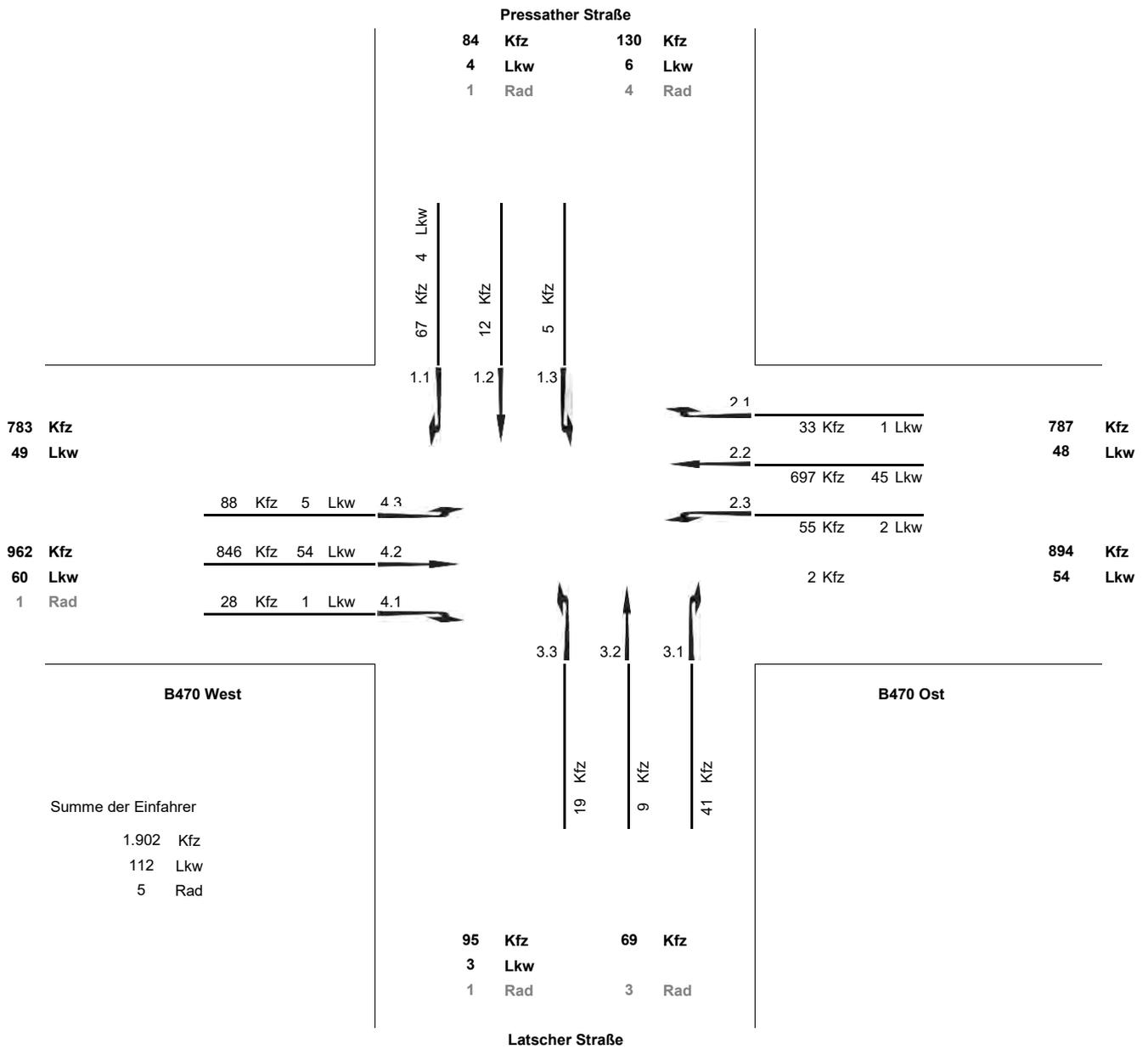
**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019
Spitzenstunde von 07:00 bis 08:00 Uhr**

KP28: Pressather Straße / B470 Ost / Latscher Straße / B470 West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 25.06.2019
Spitzenstunde von 16:15 bis 17:15 Uhr**

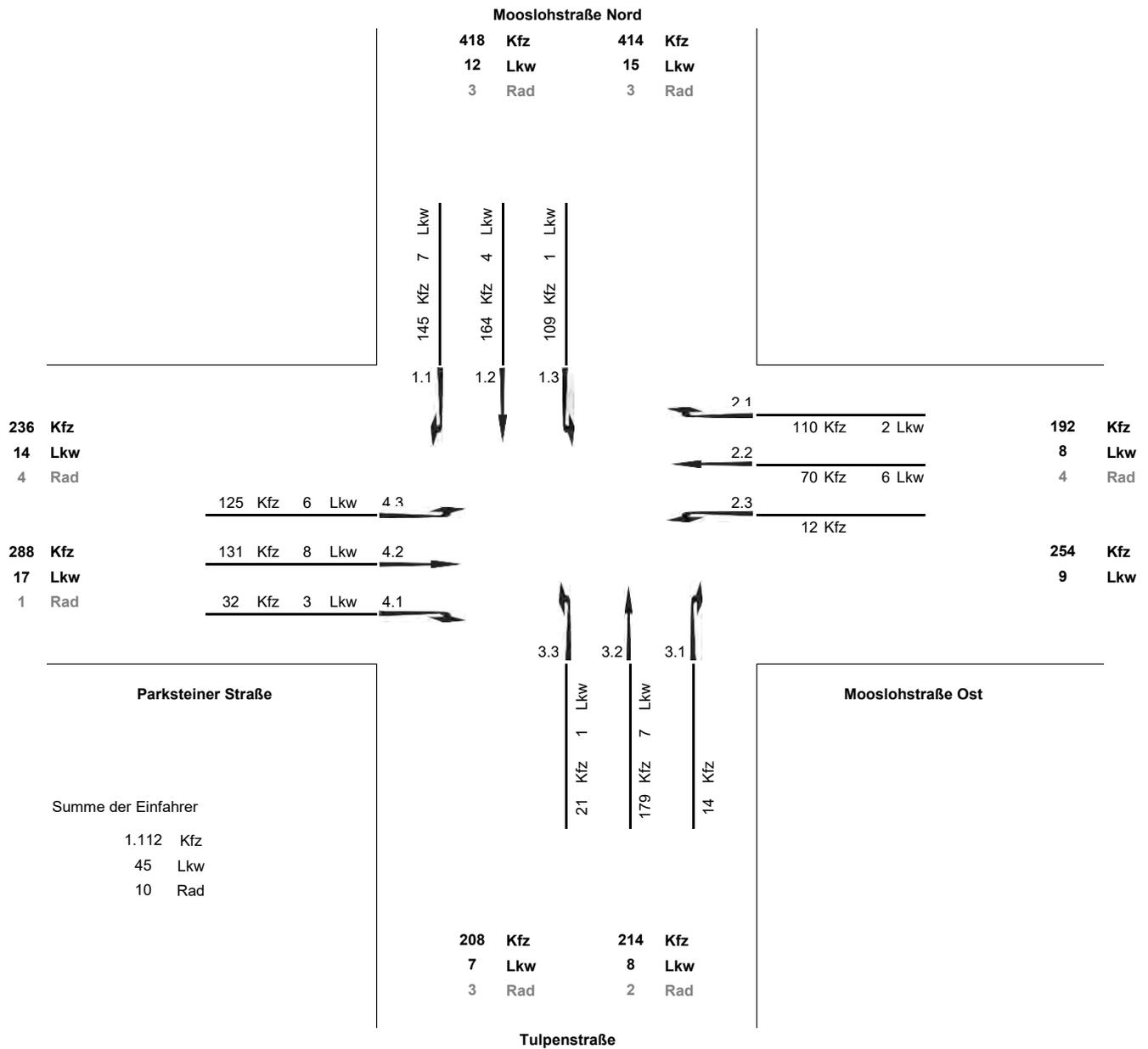
KP28: Pressather Straße / B470 Ost / Latscher Straße / B470 West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019**

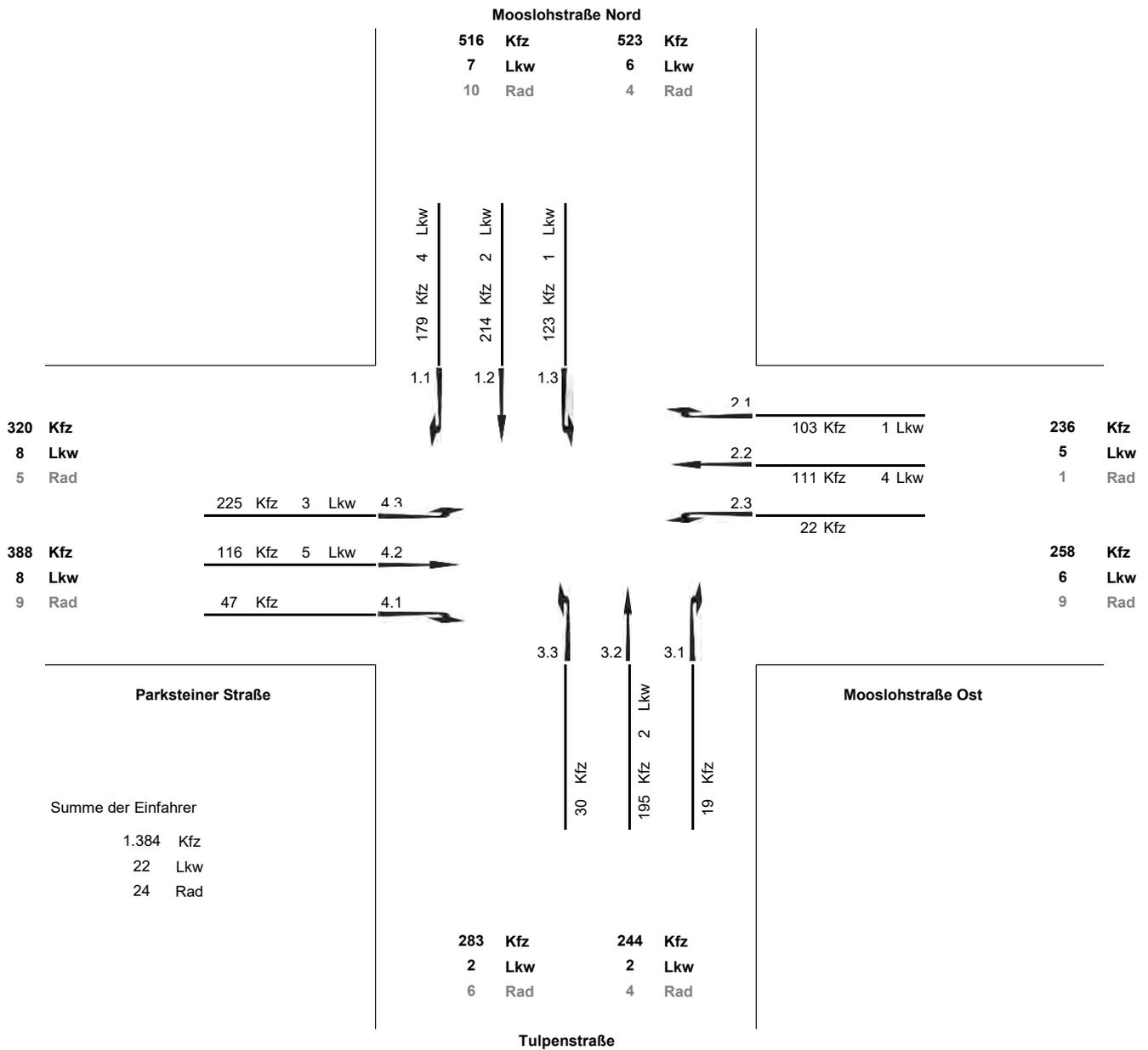
Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

KP29: Mooslohstraße Nord / Mooslohstraße Ost / Tulpenstraße / Parksteiner Straße



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 06.06.2019
Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr**

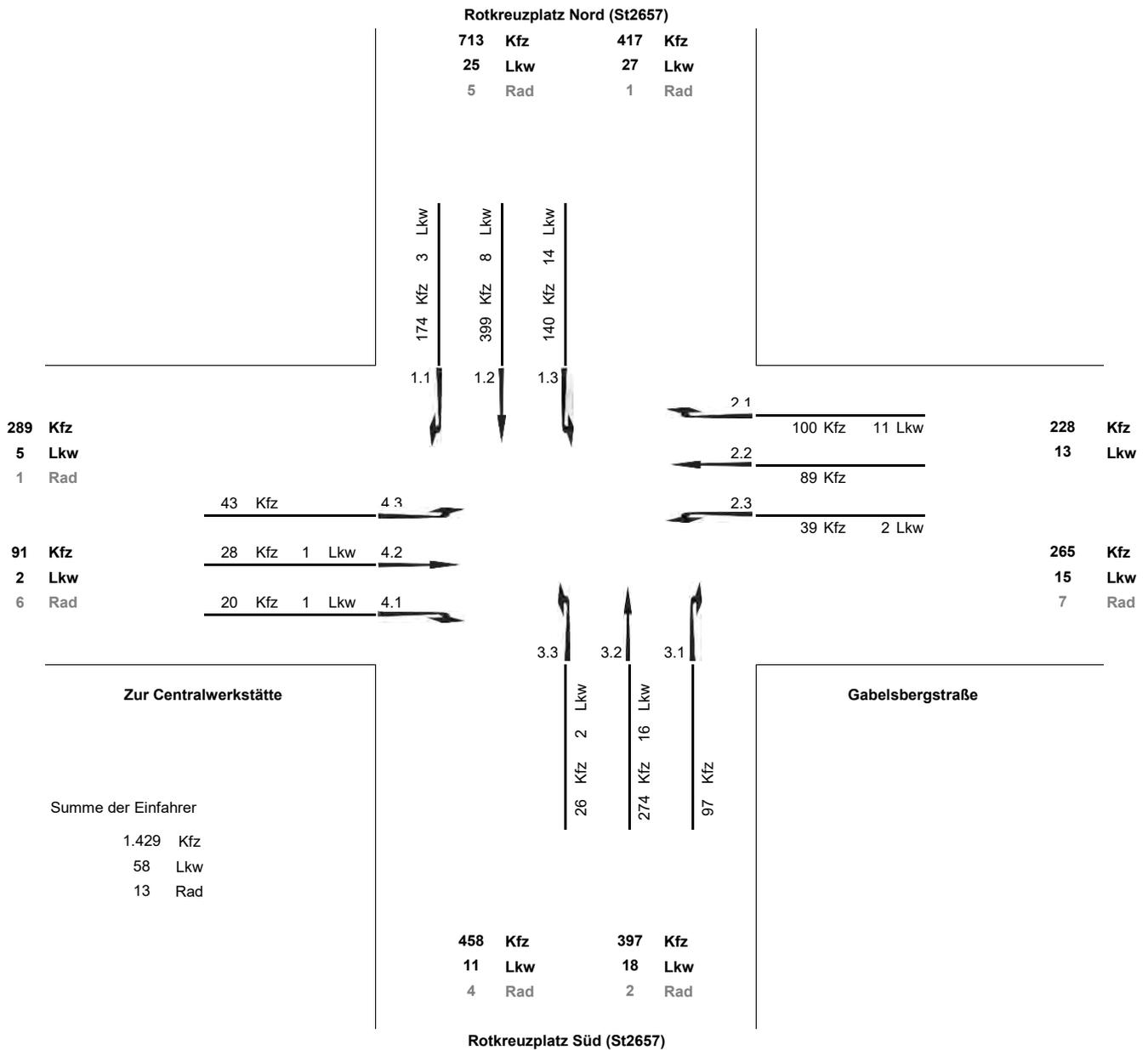
KP29: Mooslohstraße Nord / Mooslohstraße Ost / Tulpenstraße / Parksteiner Straße



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 07:30 bis 08:30 Uhr

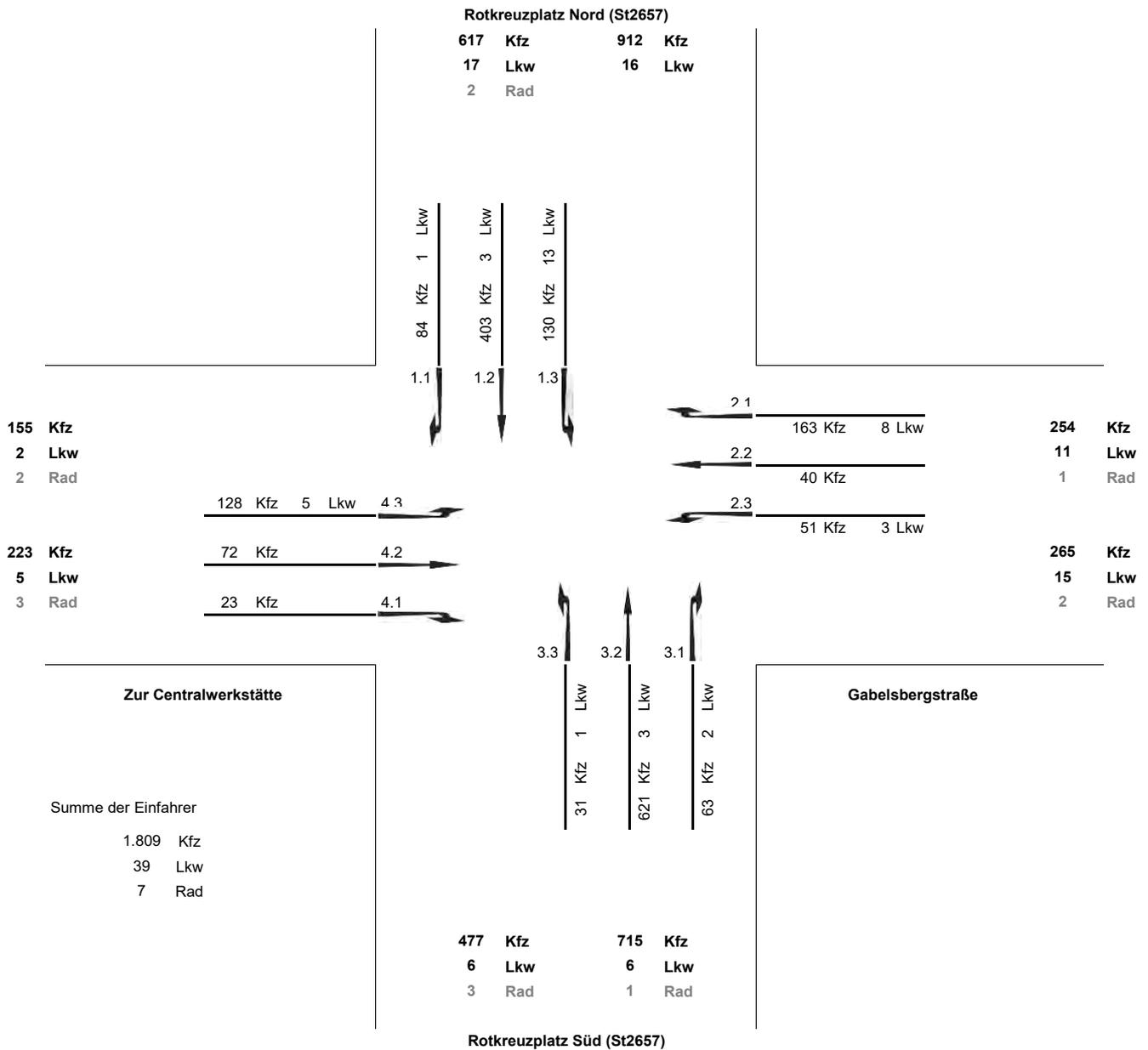
KP30: Rotkreuzplatz Nord (St2657) / Gabelsbergstraße / Rotkreuzplatz Süd (St2657) / Zur Centralwerkstätte



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

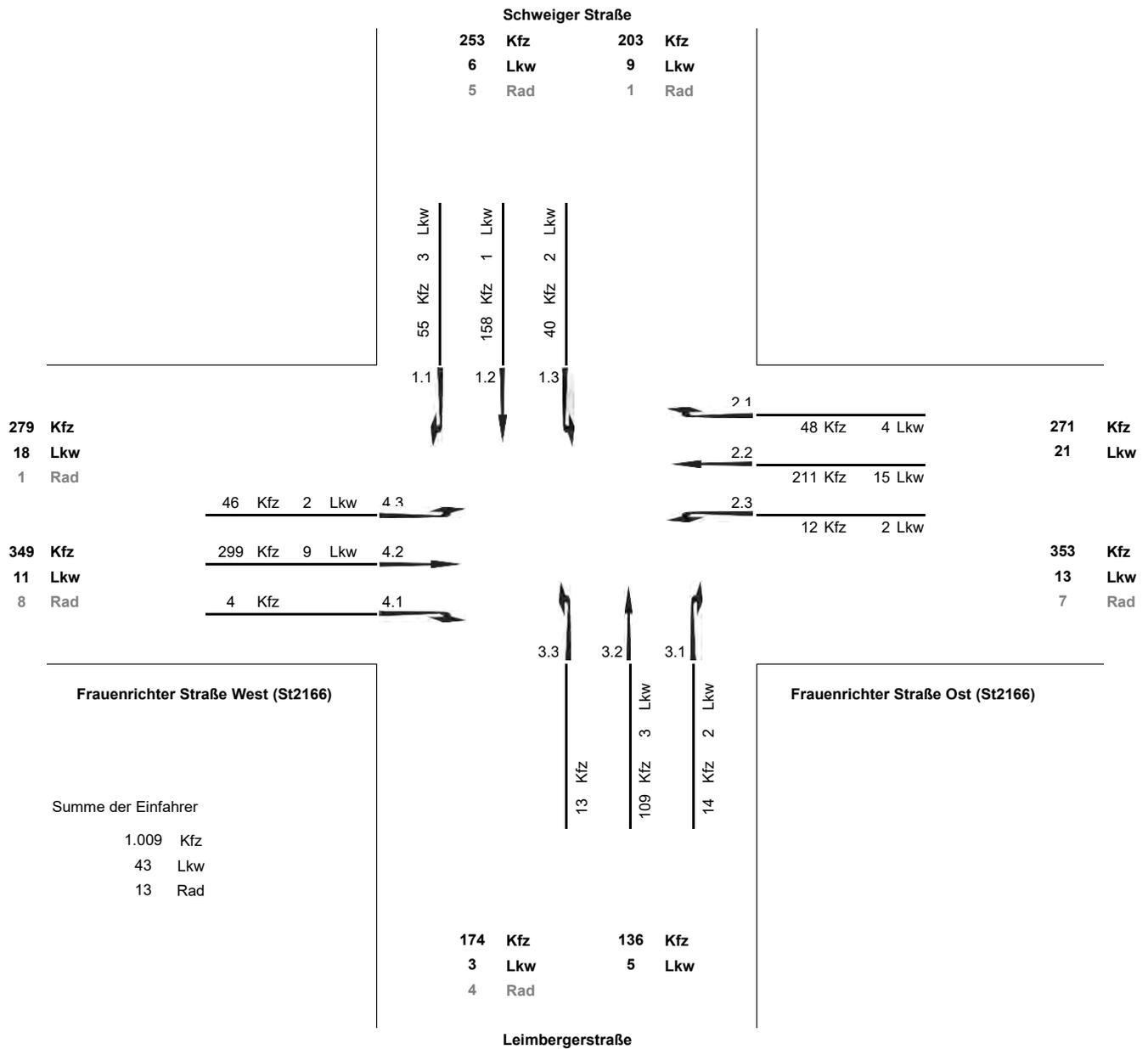
KP30: Rotkreuzplatz Nord (St2657) / Gabelsbergstraße / Rotkreuzplatz Süd (St2657) / Zur Centralwerkstätte



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

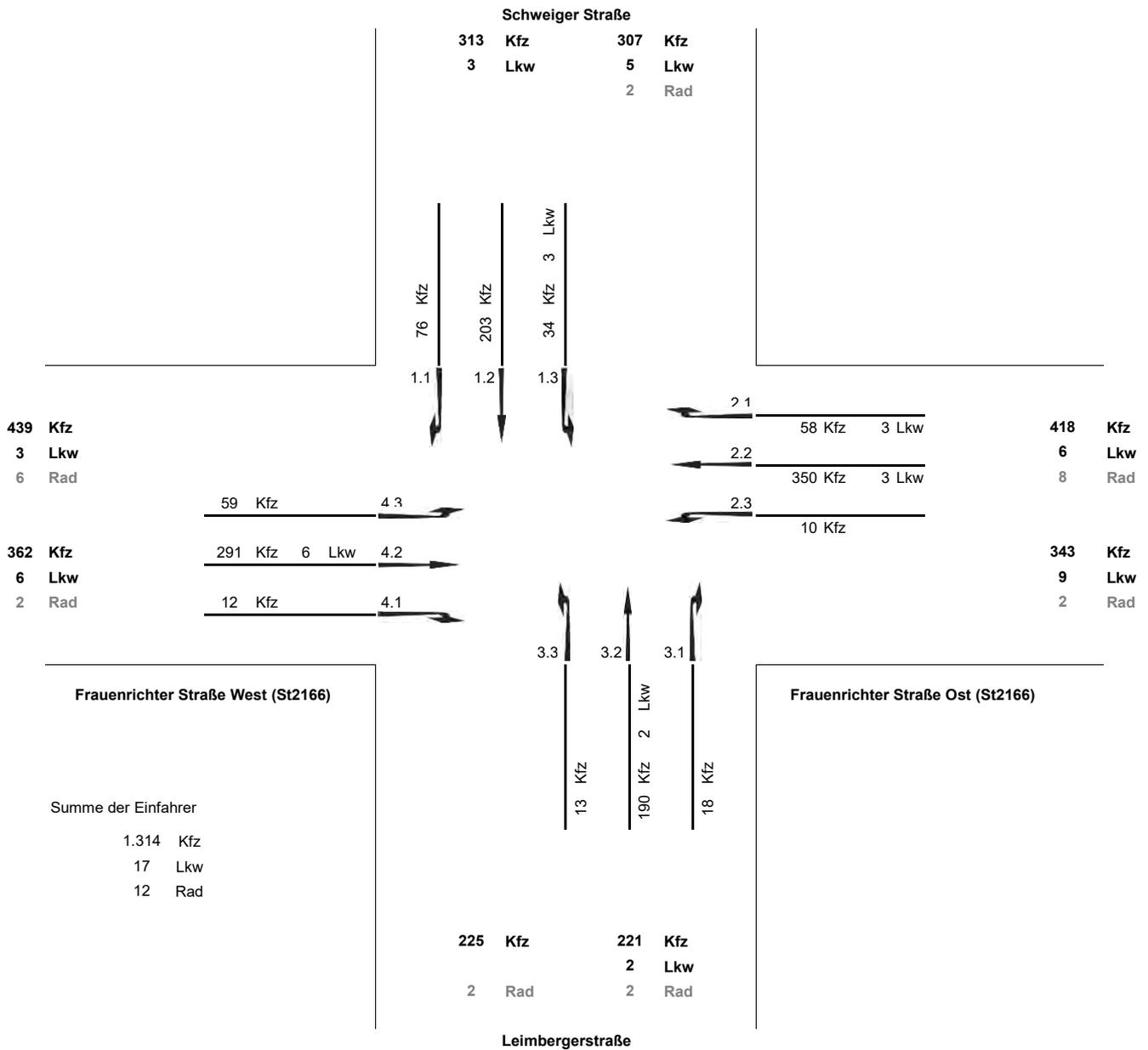
**KP31: Schweiger Straße / Frauenrichter Straße Ost (St2166) / Leimbergerstraße /
Frauenrichter Straße West (St2166)**



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

**KP31: Schweiger Straße / Frauenrichter Straße Ost (St2166) / Leimbergerstraße /
Frauenrichter Straße West (St2166)**

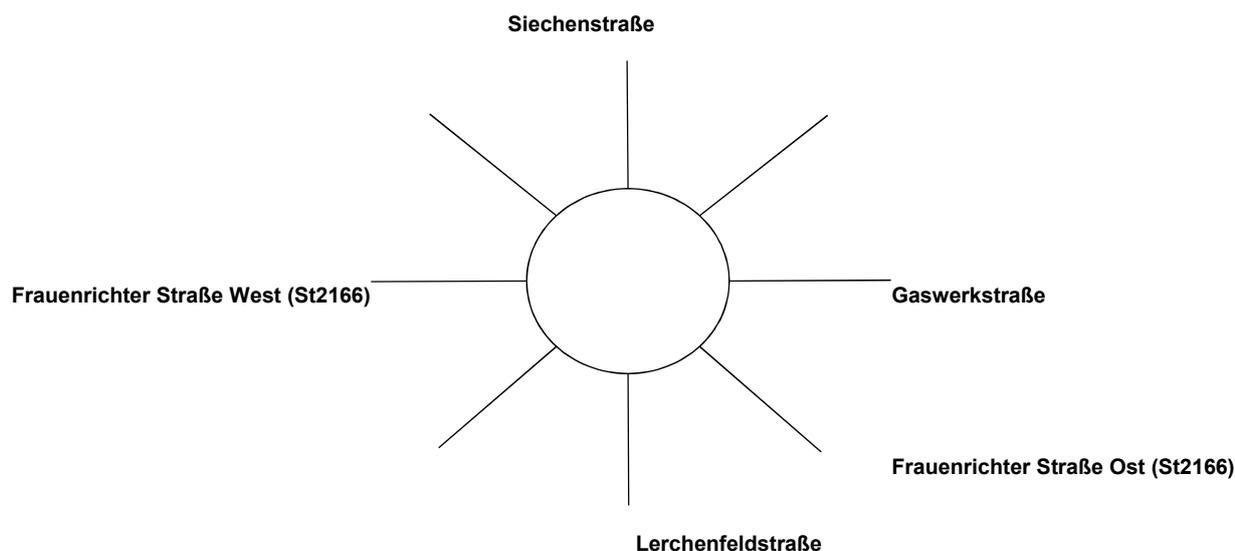


Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.

vom 21.05.2019

Vormittägliche Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

KP32



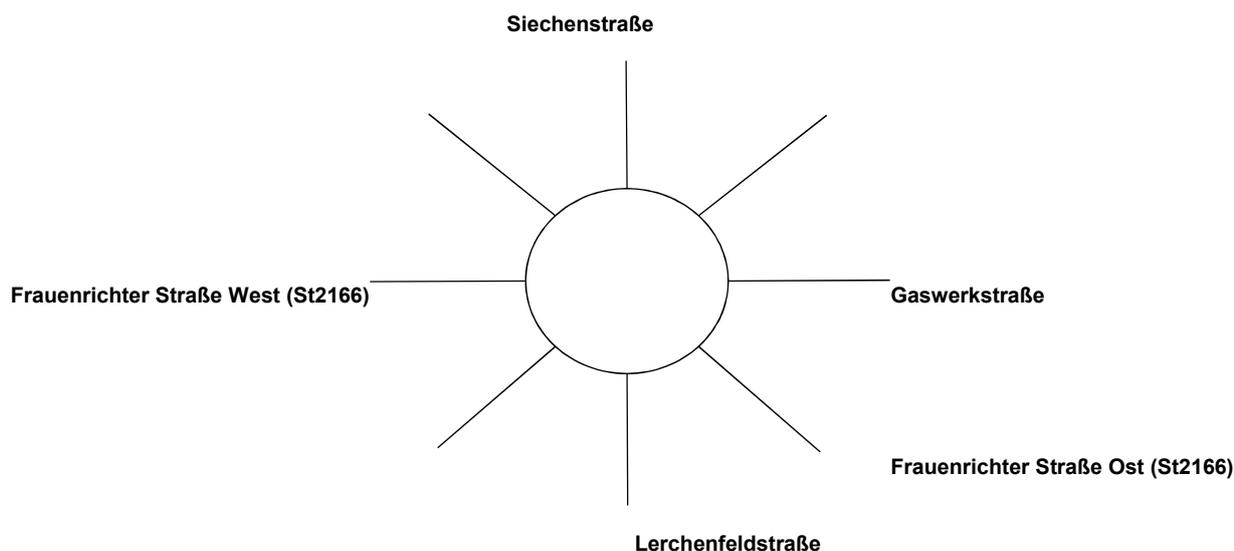
Kfz / SV									
Zu-/Ausfahrt	Siechenstraße		Gaswerkstraße	Frauenrichter Straße Ost (St2166)	Lerchenfeldstraße		Frauenrichter Straße West (St2166)		Summe
Siechenstraße			1 / 0	69 / 0	19 / 0		4 / 0		93 / 0
Gaswerkstraße	3 / 0			6 / 0	4 / 0		3 / 0		16 / 0
Frauenrichter Straße Ost (St2166)	20 / 0		10 / 0		4 / 0		253 / 21		287 / 21
Lerchenfeldstraße	20 / 0		3 / 0	5 / 0			7 / 0		35 / 0
Frauenrichter Straße West (St2166)	3 / 0		3 / 0	331 / 14	12 / 0				349 / 14
Summe	46 / 0		17 / 0	411 / 14	39 / 0		267 / 21		780 / 35

Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.

vom 21.05.2019

Nachmittägliche Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr

KP32

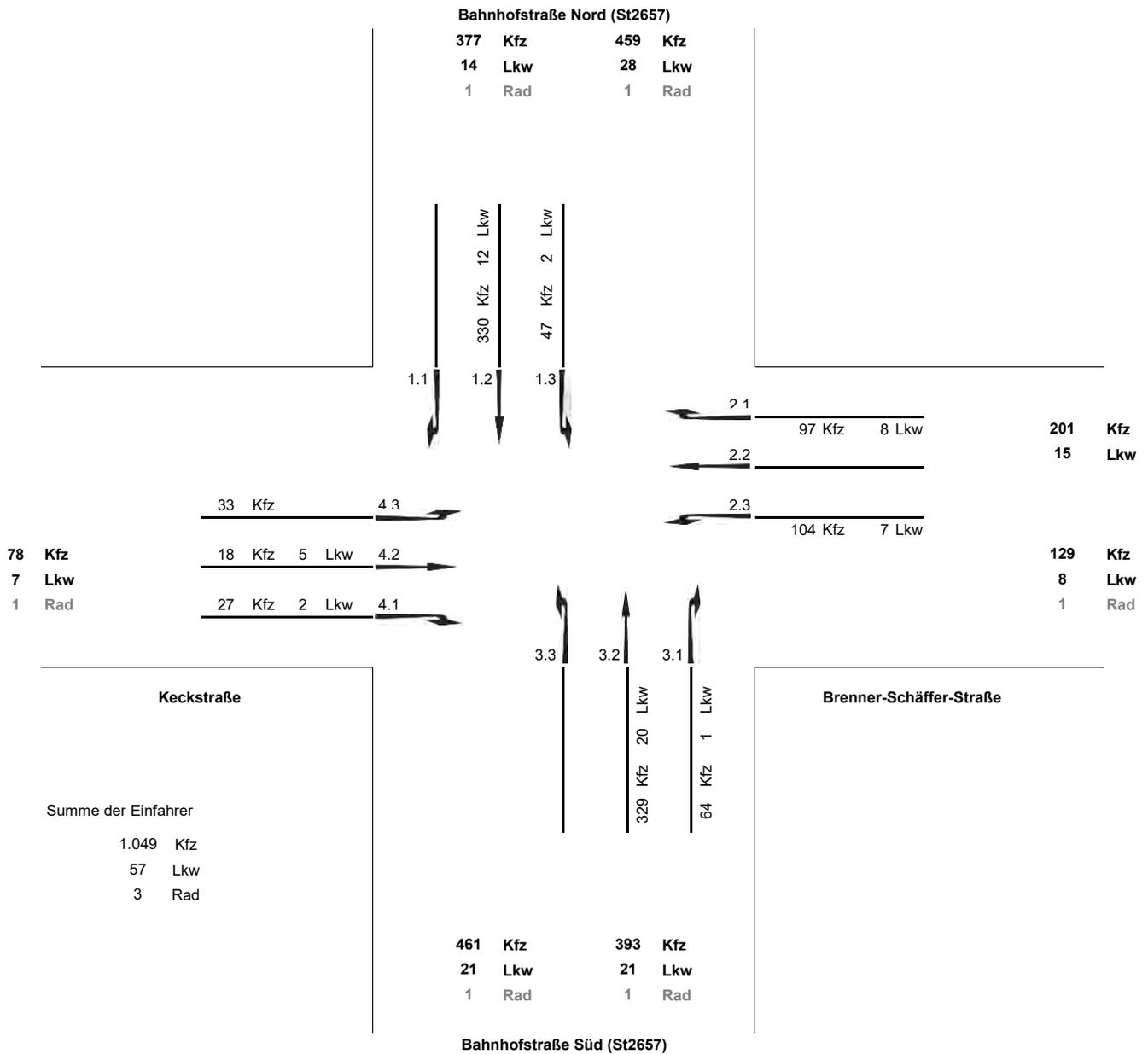


Kfz / SV									
Zu-/Ausfahrt	Siechenstraße		Gaswerkstraße	Frauenrichter Straße Ost (St2166)	Lerchenfeldstraße		Frauenrichter Straße West (St2166)		Summe
Siechenstraße				52 / 0	27 / 0		14 / 0		93 / 0
Gaswerkstraße	1 / 0			13 / 0	4 / 0		11 / 0		29 / 0
Frauenrichter Straße Ost (St2166)	22 / 0		5 / 0		3 / 0		385 / 8		415 / 8
Lerchenfeldstraße	26 / 0		2 / 0	6 / 0			7 / 0		41 / 0
Frauenrichter Straße West (St2166)	7 / 0		4 / 0	344 / 10	5 / 0				360 / 10
Summe	56 / 0		11 / 0	415 / 10	39 / 0		417 / 8		938 / 18

**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 09:00 bis 10:00 Uhr

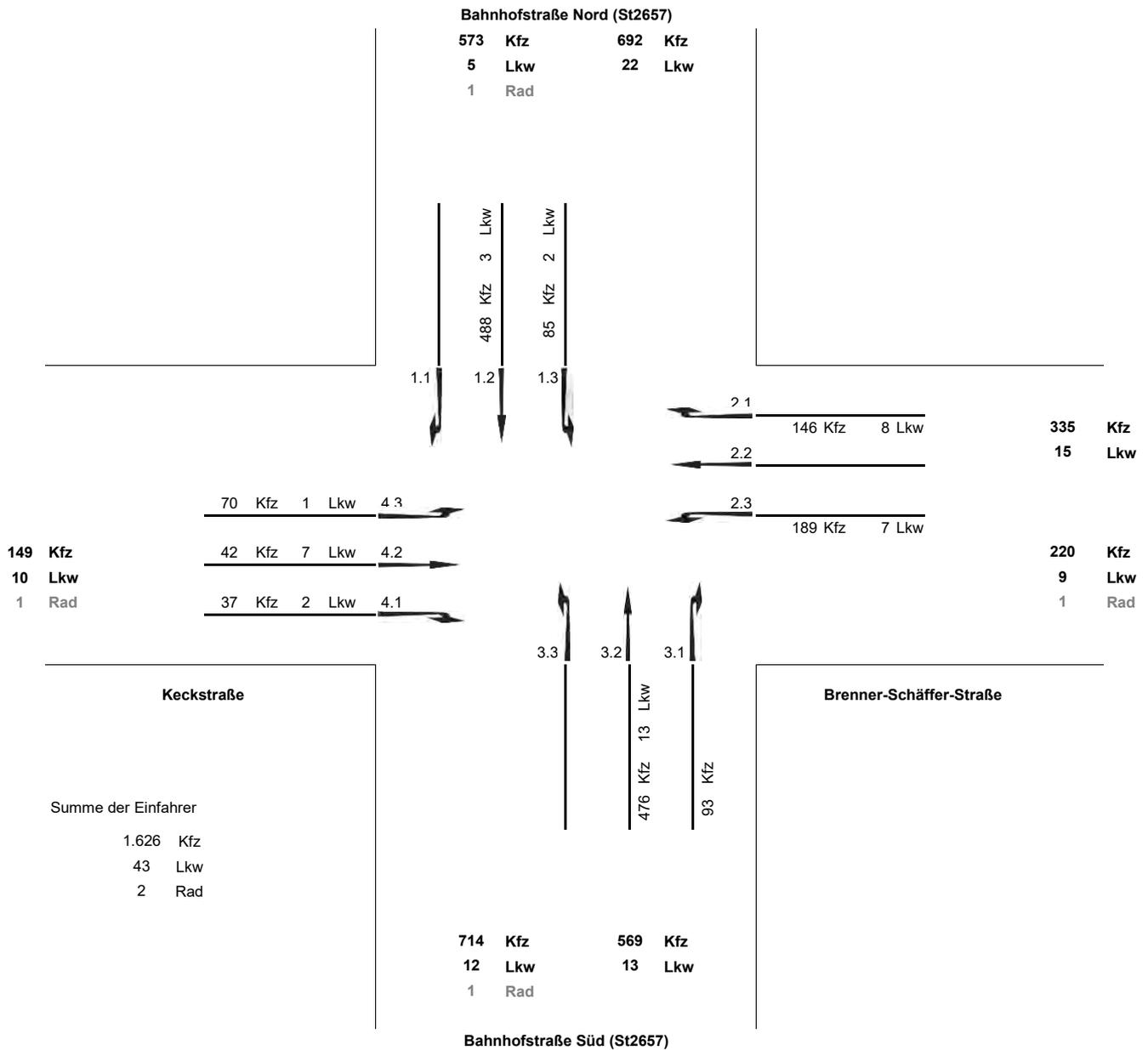
KP33: Bahnhofstraße Nord (St2657) / Brenner-Schäffer-Straße / Bahnhofstraße Süd (St2657) / Keckstraße



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr

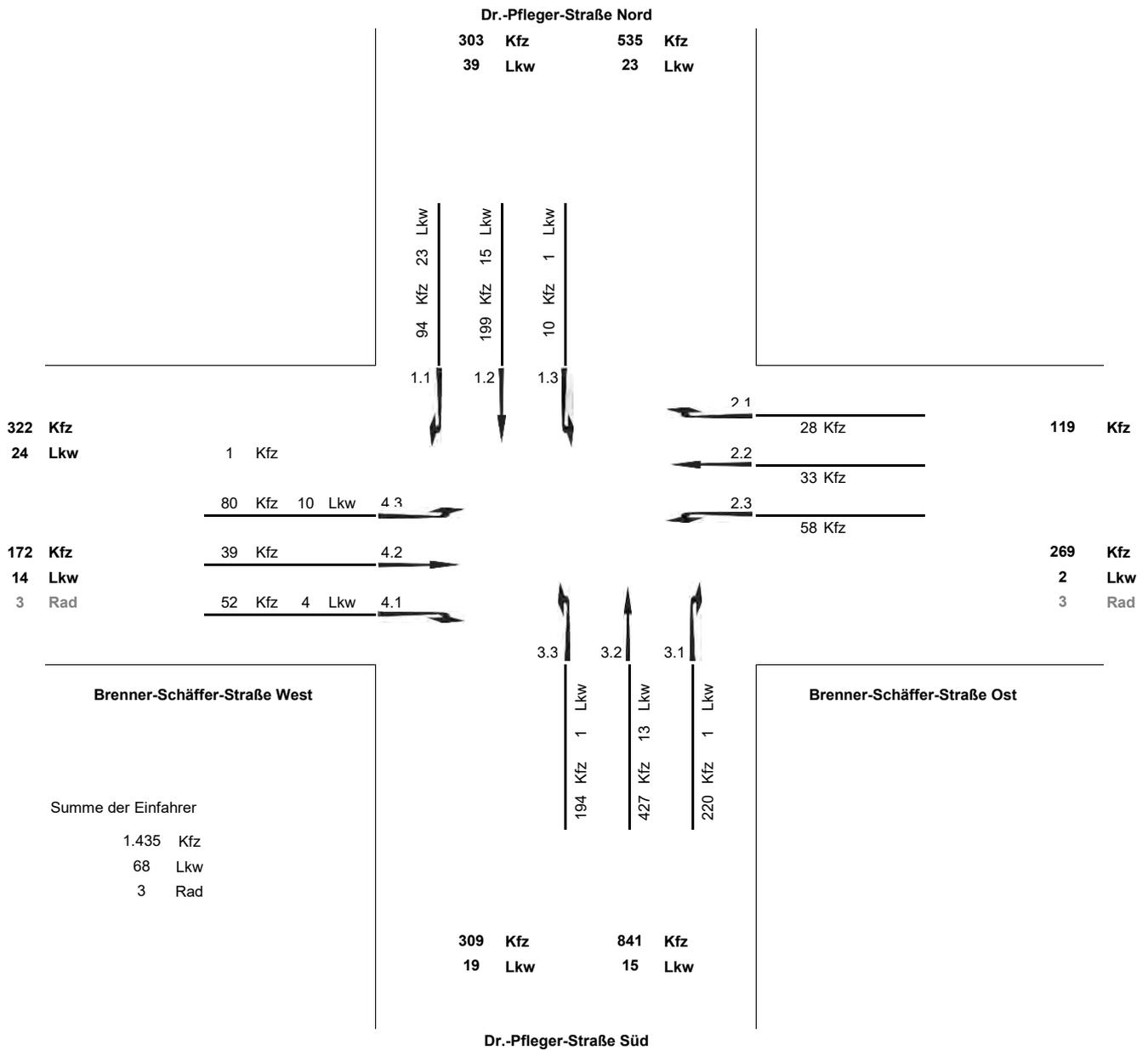
KP33: Bahnhofstraße Nord (St2657) / Brenner-Schäffer-Straße / Bahnhofstraße Süd (St2657) / Keckstraße



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

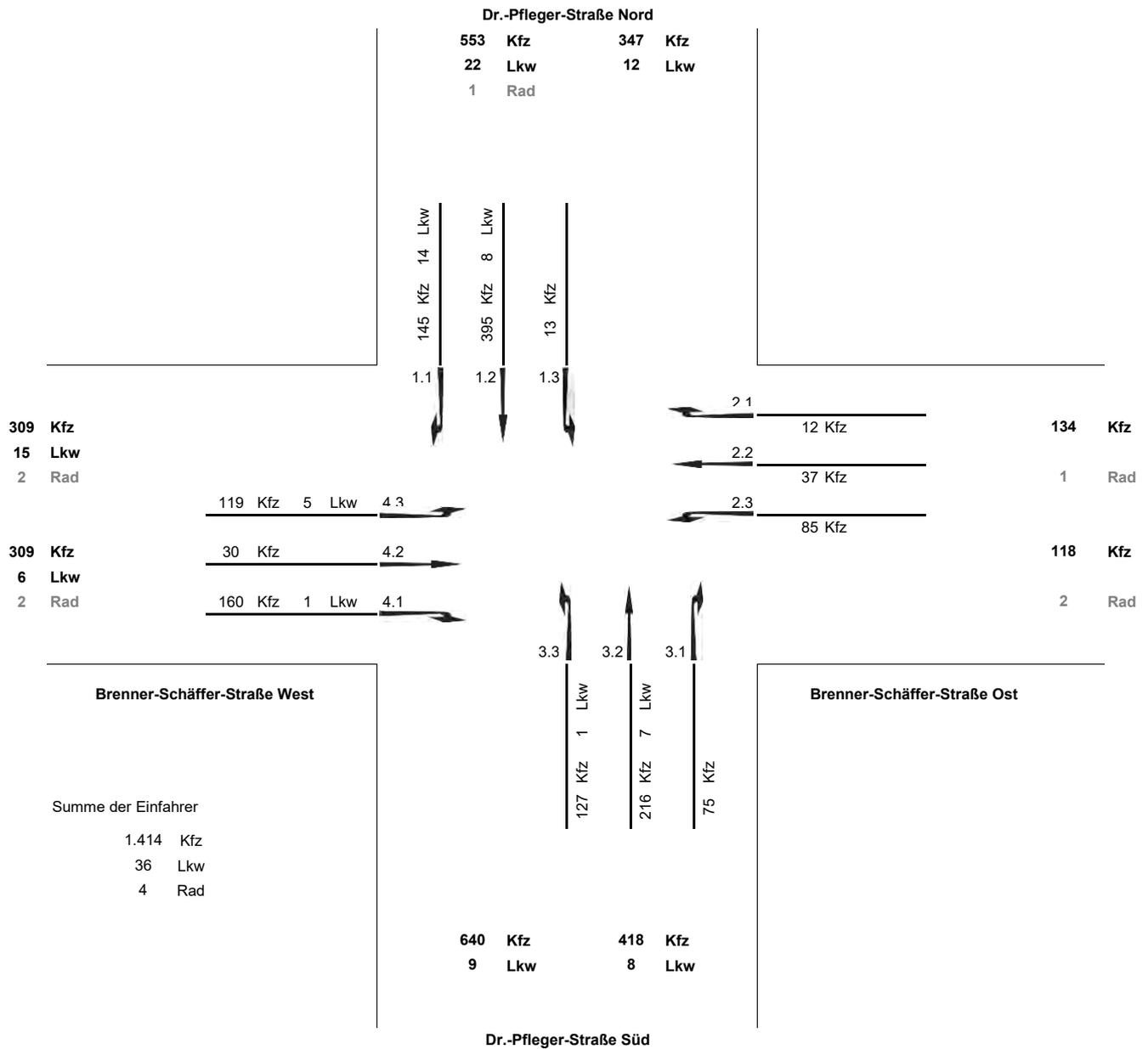
KP34: Dr.-Pfleger-Straße Nord / Brenner-Schäffer-Straße Ost / Dr.-Pfleger-Straße Süd / Brenner-Schäffer-Straße West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 21.05.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

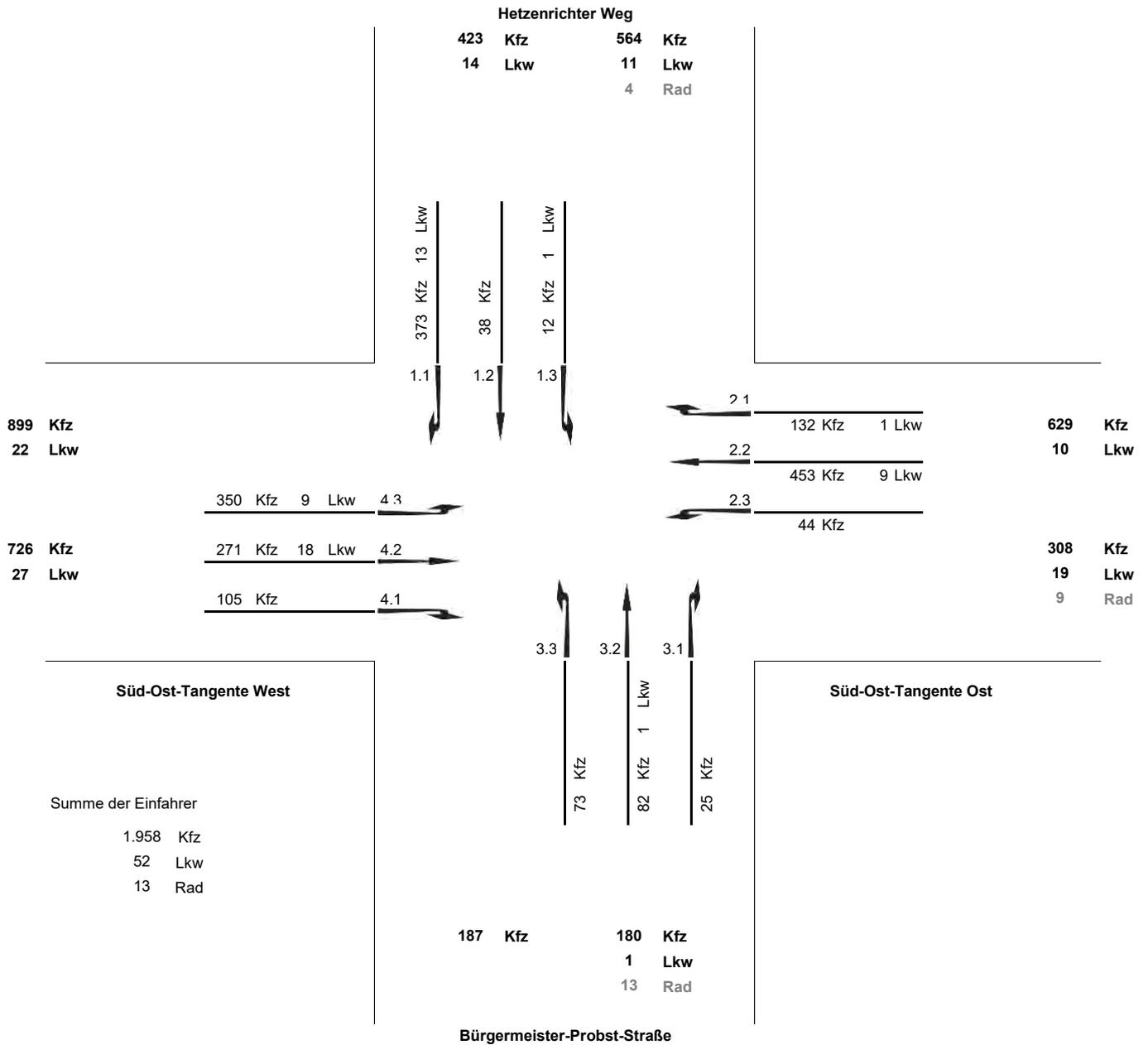
KP34: Dr.-Pfleger-Straße Nord / Brenner-Schäffer-Straße Ost / Dr.-Pfleger-Straße Süd / Brenner-Schäffer-Straße West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 07:15 bis 08:15 Uhr

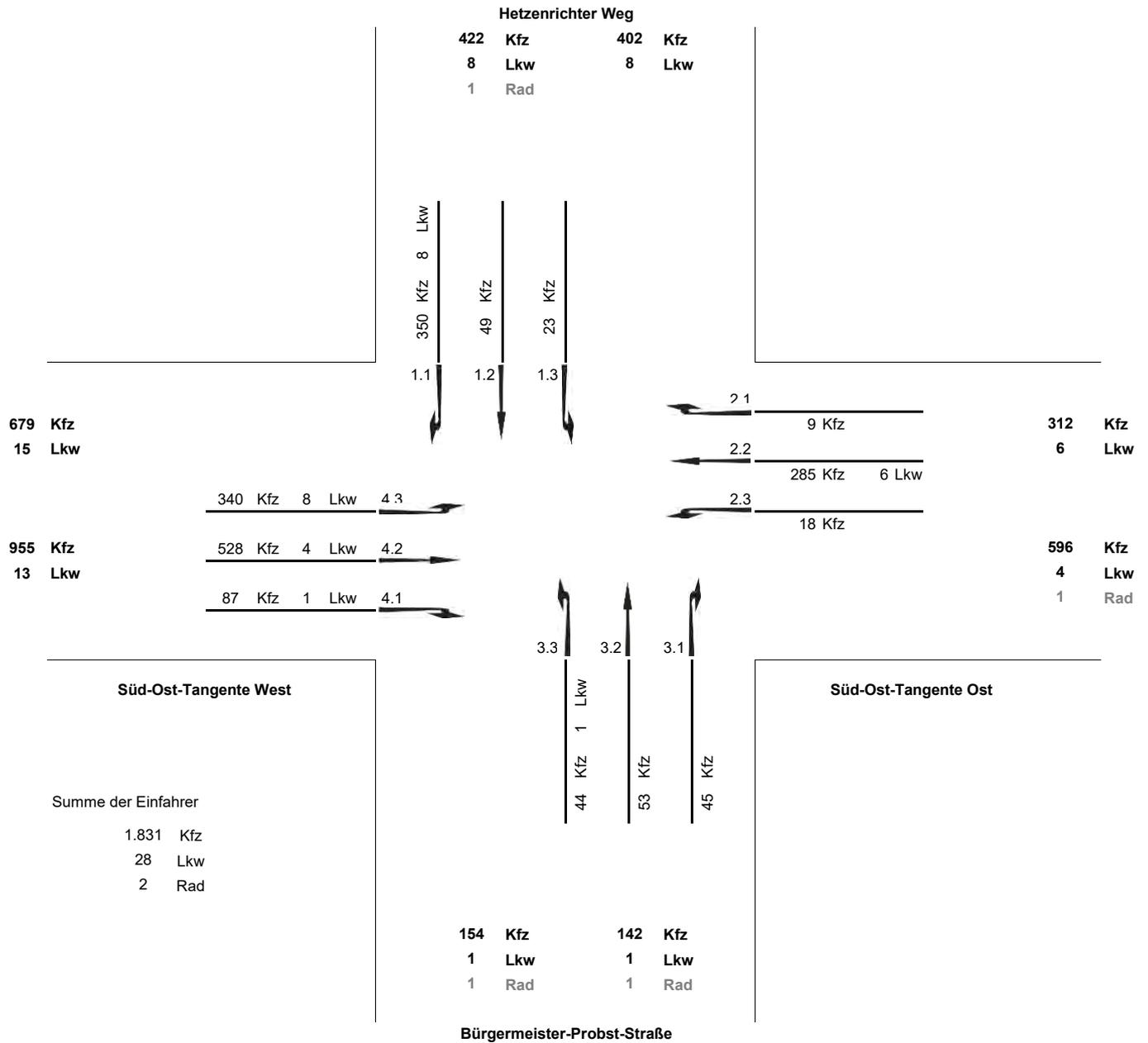
KP35: Hetzenrichter Weg / Süd-Ost-Tangente Ost / Bürgermeister-Probst-Straße / Süd-ost-Tangente West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 17:00 bis 18:00 Uhr

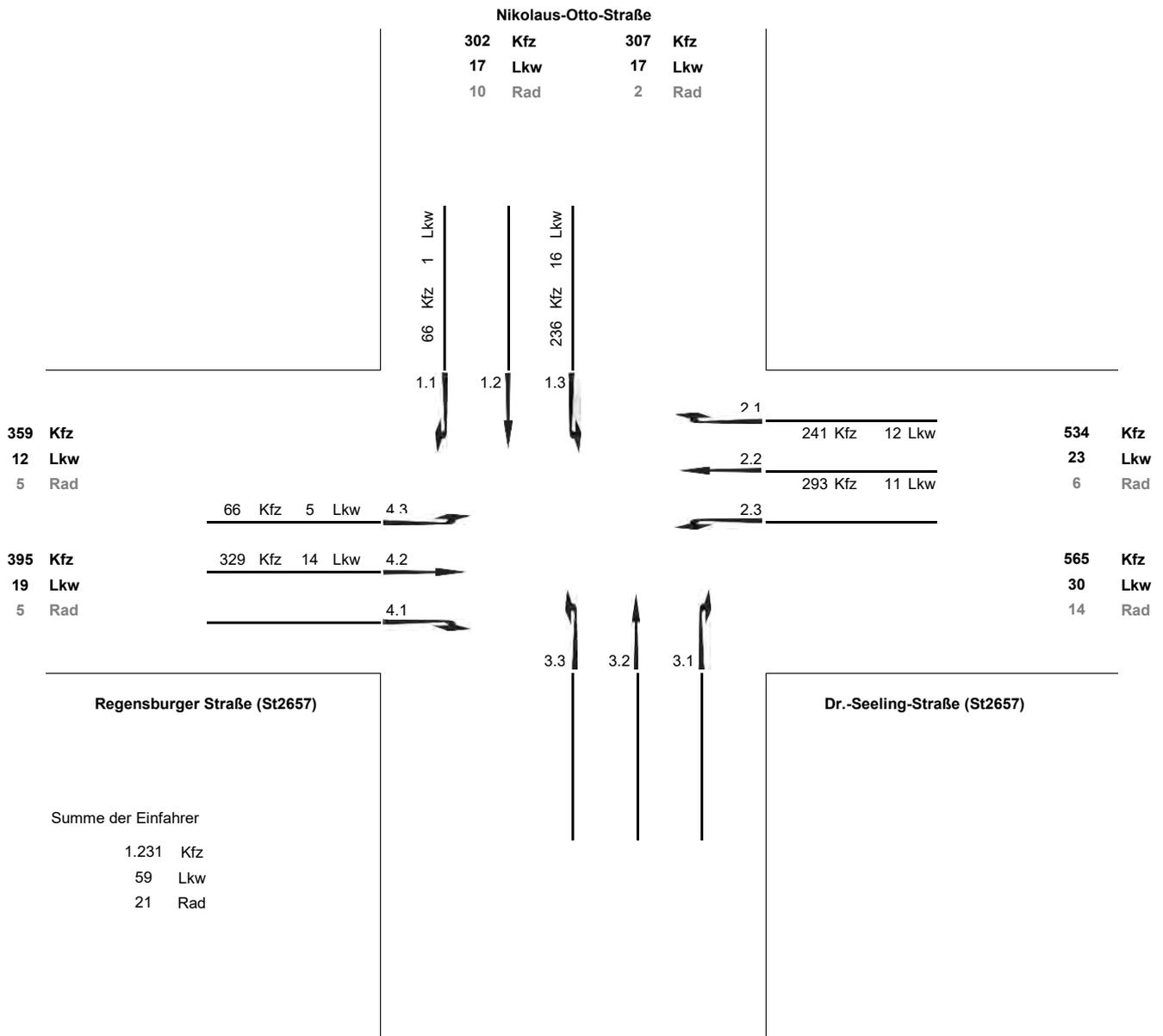
KP35: Hetzenrichter Weg / Süd-Ost-Tangente Ost / Bürgermeister-Probst-Straße / Süd-ost-Tangente West



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 08:45 bis 09:45 Uhr

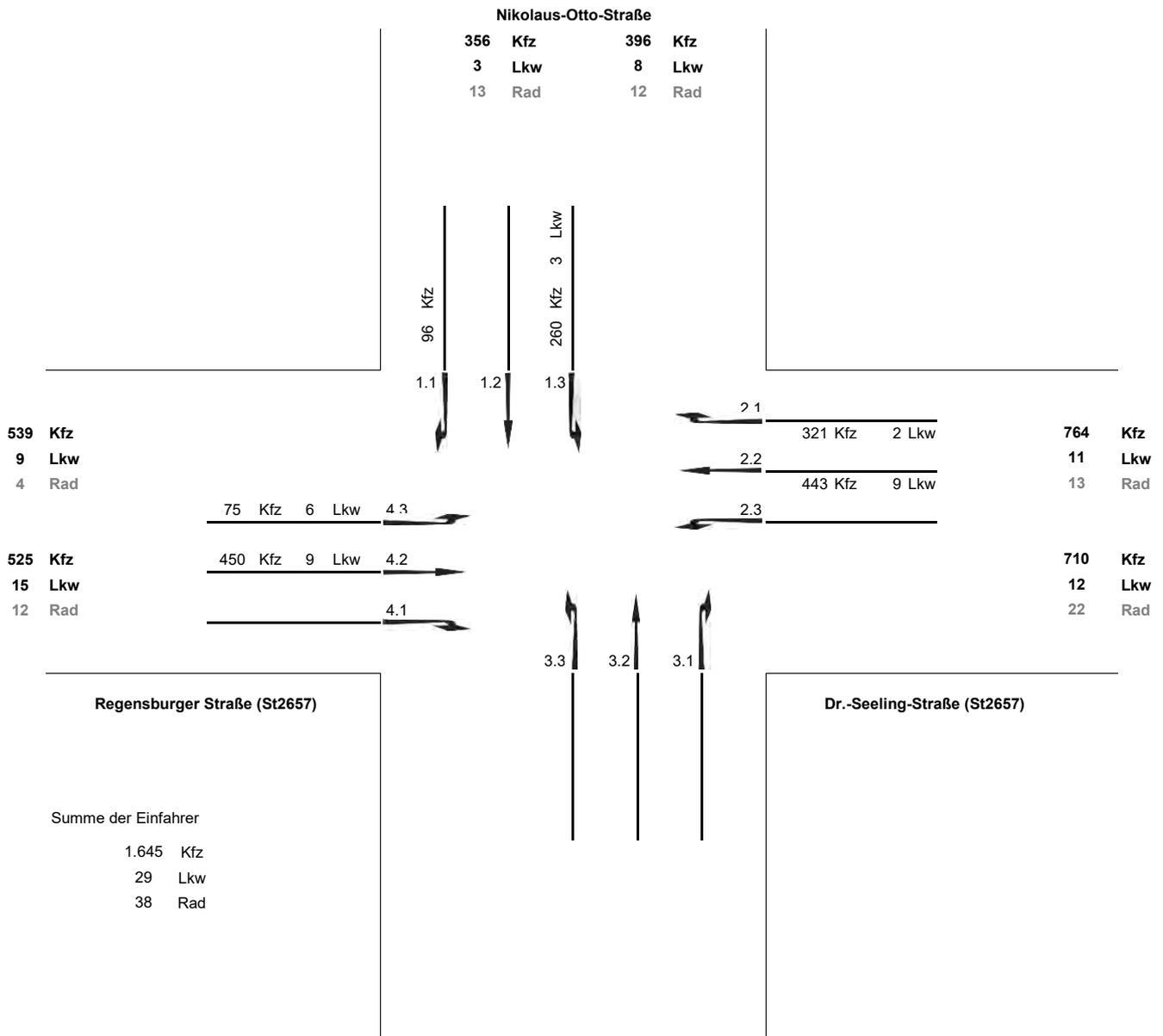
KP36: Nikolaus-Otto-Straße / Dr.-Seeling-Straße (St2657) / Regensburger Straße (St2657)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 16:45 bis 17:45 Uhr

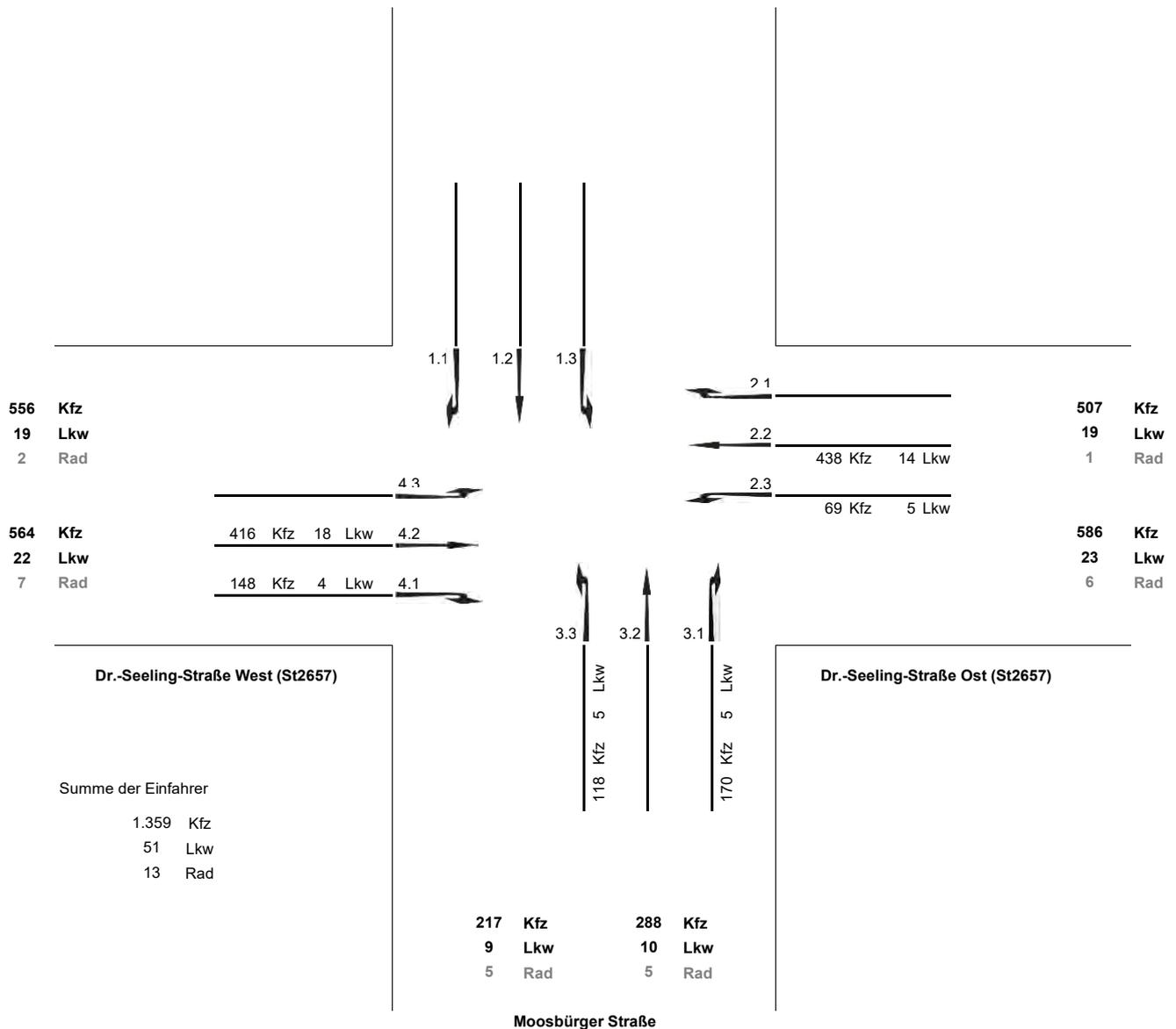
KP36: Nikolaus-Otto-Straße / Dr.-Seeling-Straße (St2657) / Regensburger Straße (St2657)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 09:00 bis 10:00 Uhr

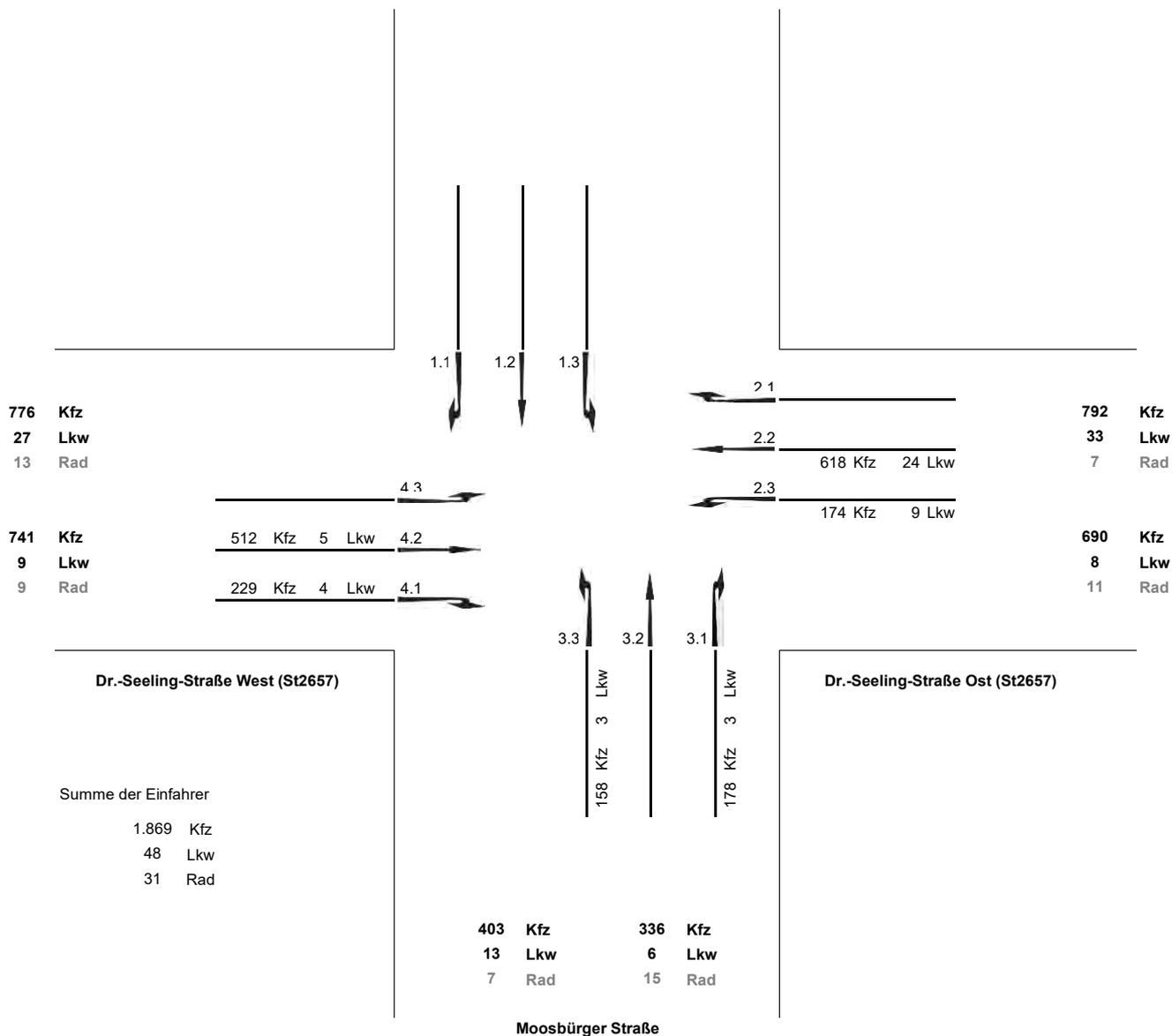
KP37: Dr.-Seeling-Straße Ost (St2657) / Moosbürger Straße / Dr.-Seeling-Straße West (St2657)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr

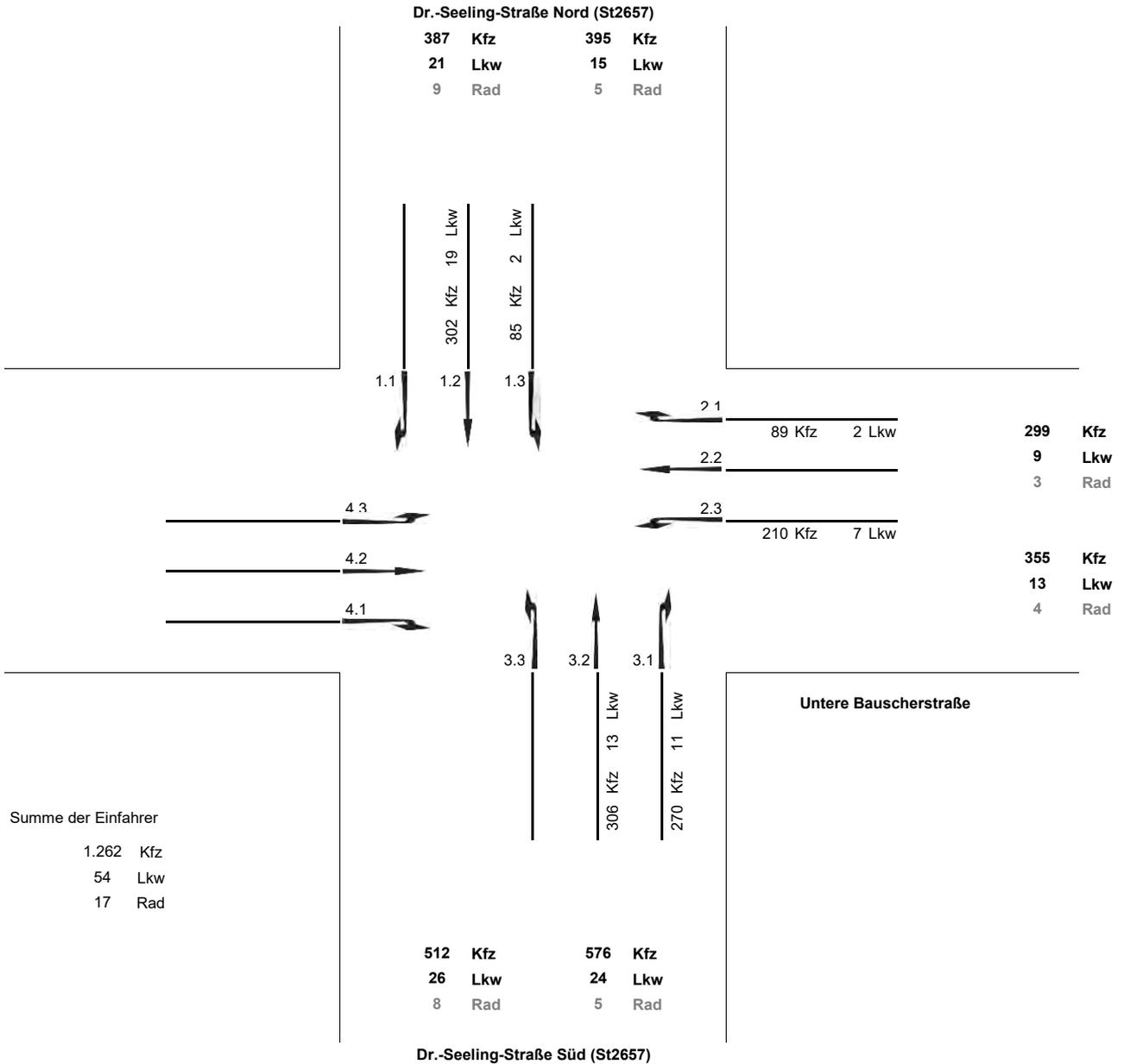
KP37: Dr.-Seeling-Straße Ost (St2657) / Moosbürger Straße / Dr.-Seeling-Straße West (St2657)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 09:00 bis 10:00 Uhr

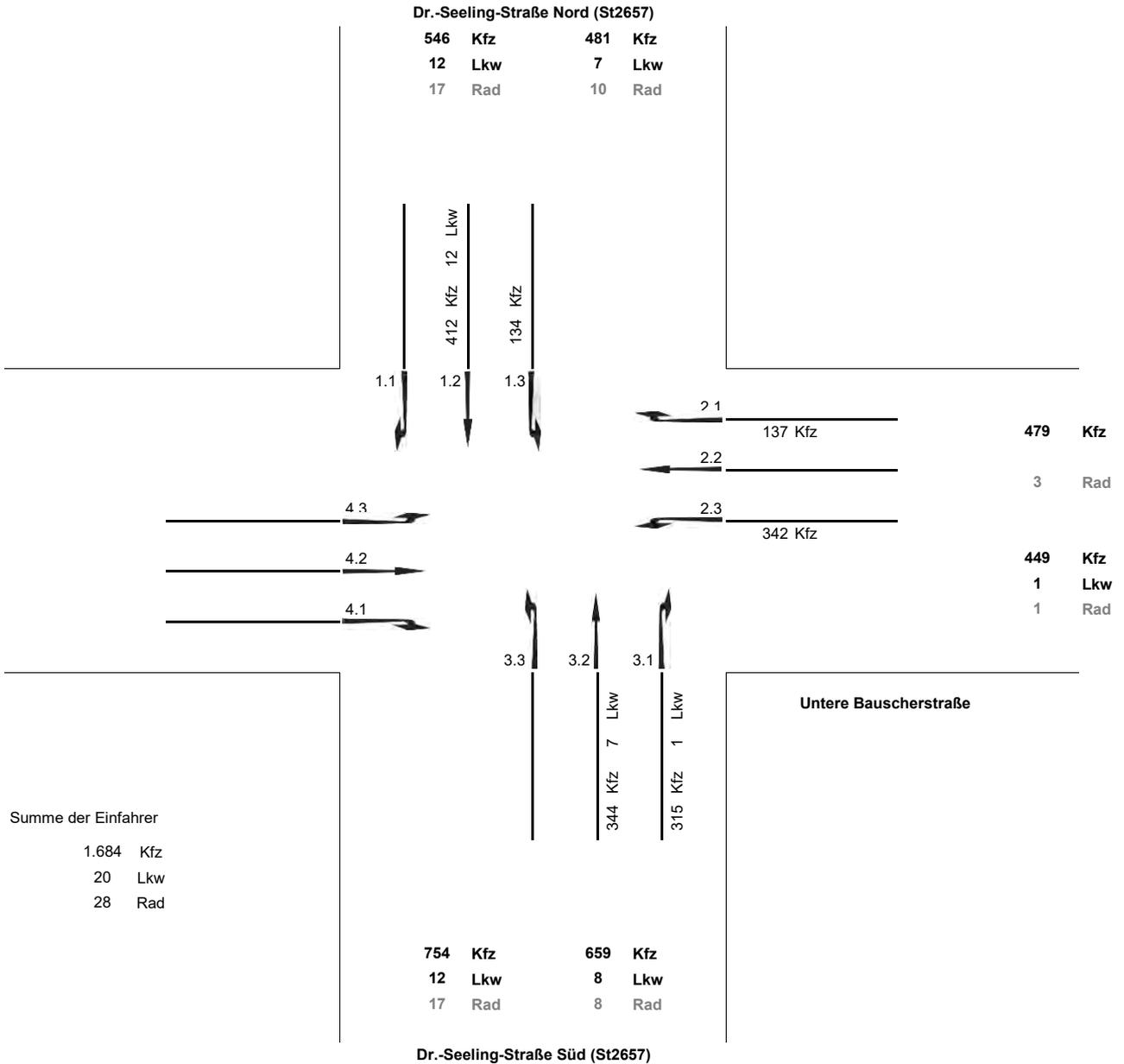
K38: Dr.-Seeling-Straße Nord (St2657) / Untere Bauscherstraße / Dr.-Seeling-Straße Süd (St2657)



**Verkehrszählung in Weiden i.d.OPf.
vom 23.05.2019**

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

K38: Dr.-Seeling-Straße Nord (St2657) / Untere Bauscherstraße / Dr.-Seeling-Straße Süd (St2657)



Anlage 2
Querschnittszählungen

Nr.	Querschnitt	Kfz/24 h	davon Lkw>3,5t	
B1.1	A93 Nord	39.397	8.448	21,4%
B1.2	Meerbodenreuther Straße	1.198 ¹		
B2	B22	19.962	1.056	5,3%
B3	Am Forst	3.007	118	3,9%
B4	Edeldorfer Weg	844 ¹		
B5	St2166 Vohenstäädter Straße	10.566	540	5,1%
B6	NEW29 Mitterhöll	963	97	10,1%
B7	B22 Ostmarkstraße	9.731	828	8,5%
B8	Postkellerstraße	2.837	132	4,7%
B9	Weidener Straße	6.725	115	1,7%
B10.1	NEW9 Rothenstädter Straße	2.756	173	6,3%
B10.2	A93 Süd	34.567	8.400	24,3%
B11	St2657 Haselhöhle	2.934 ¹		
B12	Rothenstädter Straße	1.453	71	4,9%
B13	St2238	10.047	956	9,5%
B14.1	Manteler Straße	1.674	31	1,9%
B14.2	St2166	7.142	302	4,2%
B15	B470	15.249	1.495	9,8%
B16	Schustermooslohe	1.706 ¹		
W1	Dr.-Müller-Straße	5.211 ^{1,2}		
W2	Leimberger Straße	5.682 ^{1,2}		
W3	St2238	13.678 ^{1,2}		
W4	Dr.-Martin-Luther-Straße	12.299 ^{1,2}		
Q1	Am langen Steg	6.947	135	1,9%
Q2	Merkmooslohe	10.292 ¹		
Q3	Pressather Straße	2.973 ¹		
Q4	Zw. Muglhof und Qedenthal	218 ¹		
Q5	Zw. Neunkirchen und Mallersricht	556 ¹		
Q6	Neunkirchner Straße	2.264 ¹		
Q7	Hopfenweg	2.529 ¹		
Q8	Hammerweg	6.438 ¹		

¹ Anzahl Fahrzeuge mittels Seitenradargerät erfasst.

² Mittelwert aus den Tagen Dienstag bis Donnerstag

Anlage 3
Wochengangzählungen

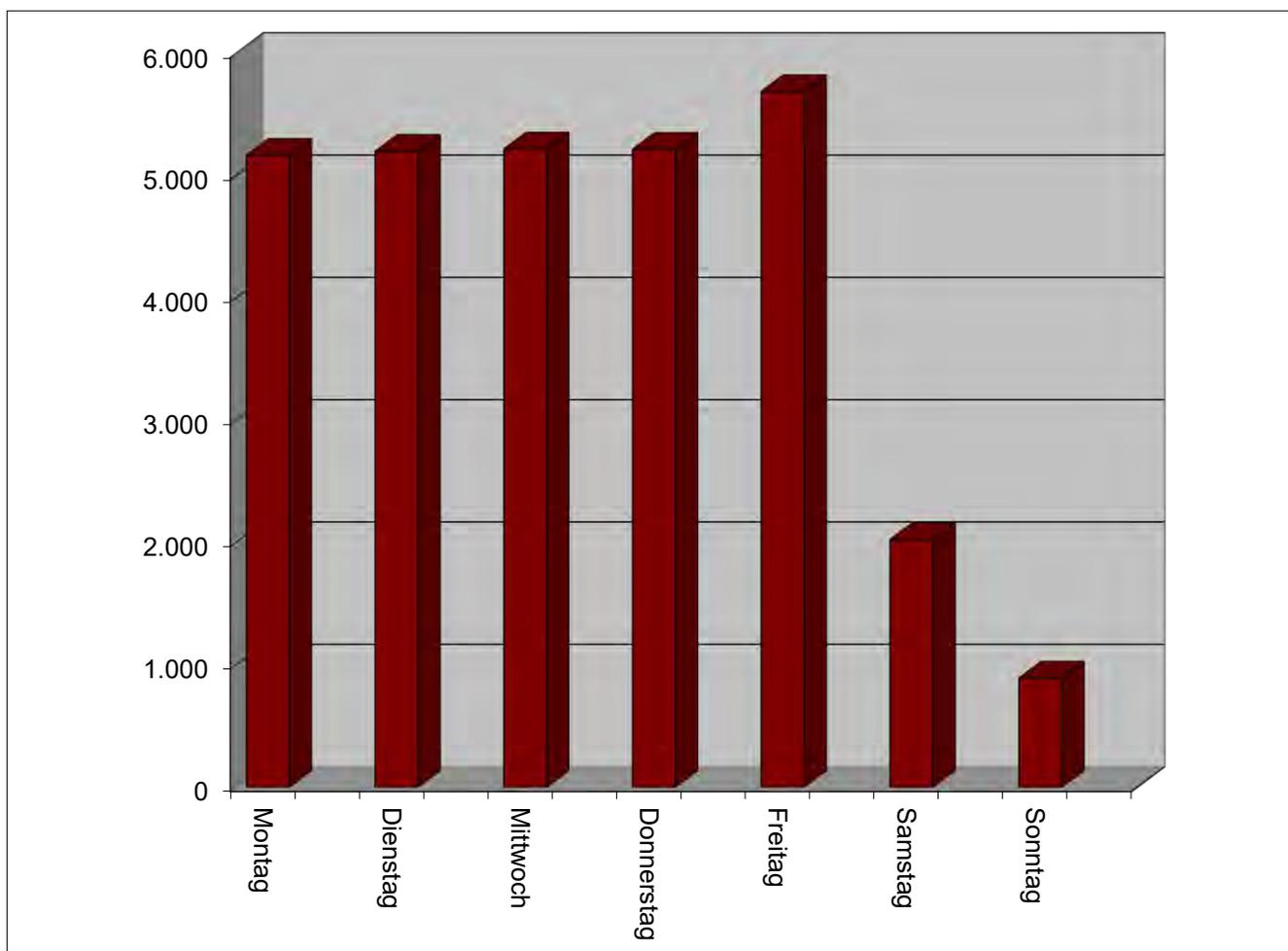
Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Mobilitätskonzept
Stadt:	Weiden i.d.OPf.
Querschnitt	Dr.-Müller-Straße
Zähldauer	1 Woche
Zählzeitraum	14.05.2019 bis 21.05.2019

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	5.167	5.200	5.218	5.216	5.688	2.026	893
TAG-Anteil*	[%]	92%	94%	90%	93%	93%	88%	91%
NACHT-Anteil*	[%]	8%	6%	10%	7%	7%	12%	9%
SV-Anteil	[%]	13,9%	17,2%	15,7%	15,0%	12,6%	7,0%	1,0%

* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	587	658	581	554	551	236	105
Zeitraum	[Uhrzeit]	06:30 bis 07:30	07:00 bis 08:00	06:30 bis 07:30	06:15 bis 07:15	06:30 bis 07:30	13:00 bis 14:00	17:00 bis 18:00
Anteil an Gesamttag	[%]	11%	13%	11%	11%	10%	12%	12%

Diagramm



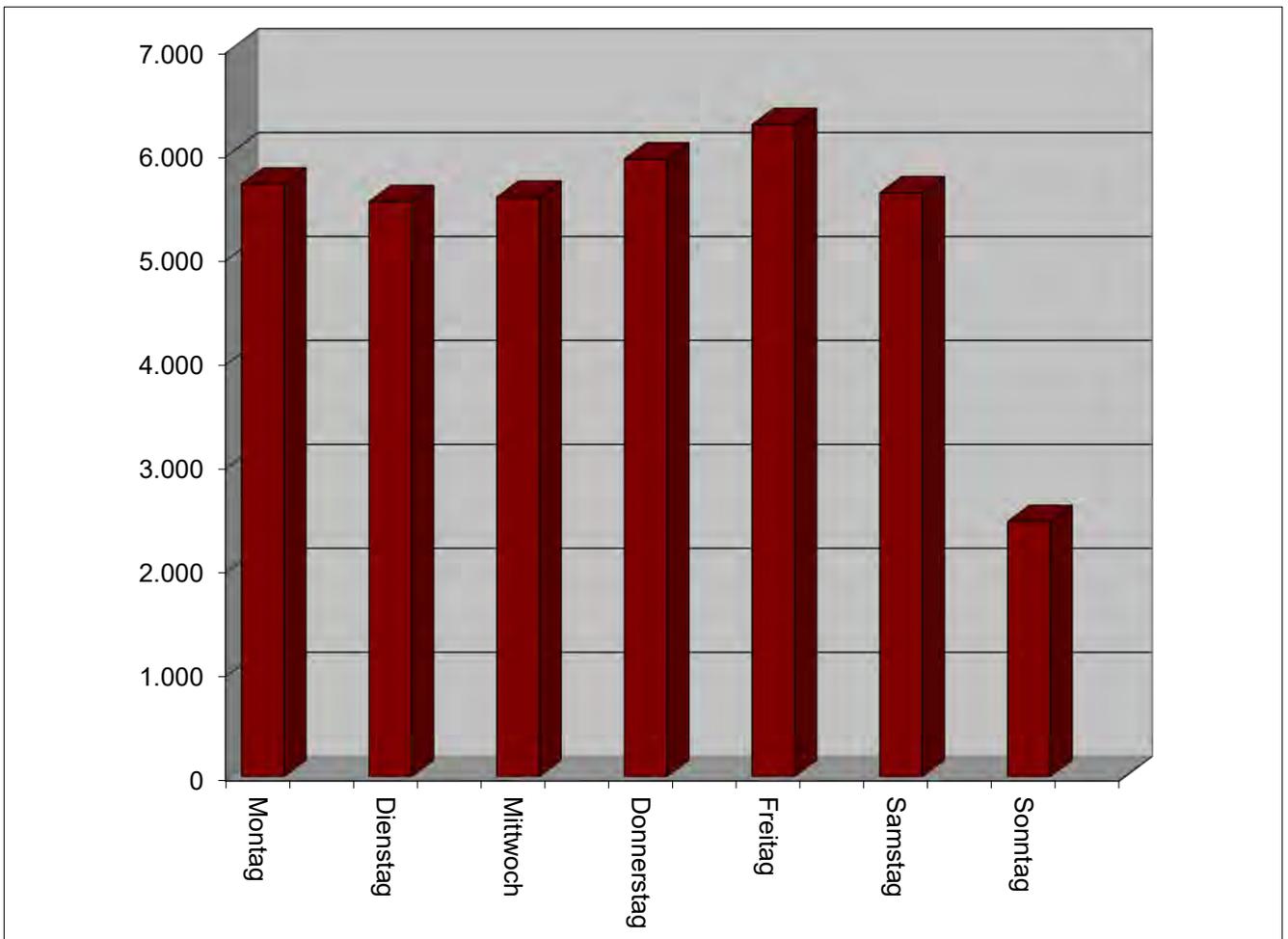
Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Mobilitätskonzept
Stadt:	Weiden i.d.OPf.
Querschnitt	Leimberger Straße (Wohngebiet)
Zähldauer	1 Woche
Zählzeitraum	14.05.2019 bis 21.05.2019

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	5.699	5.531	5.574	5.942	6.273	5.616	2.454
TAG-Anteil*	[%]	96%	95%	96%	96%	95%	94%	90%
NACHT-Anteil*	[%]	4%	5%	4%	4%	5%	6%	10%
SV-Anteil	[%]	0,9%	0,8%	1,2%	1,0%	0,8%	0,3%	0,3%

* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	584	503	492	592	556	527	210
Zeitraum	[Uhrzeit]	16:30 bis 17:30	16:45 bis 17:45	16:30 bis 17:30	17:00 bis 18:00	15:15 bis 16:15	12:45 bis 13:45	18:15 bis 19:15
Anteil an Gesamttag	[%]	10%	9%	9%	10%	9%	9%	9%

Diagramm



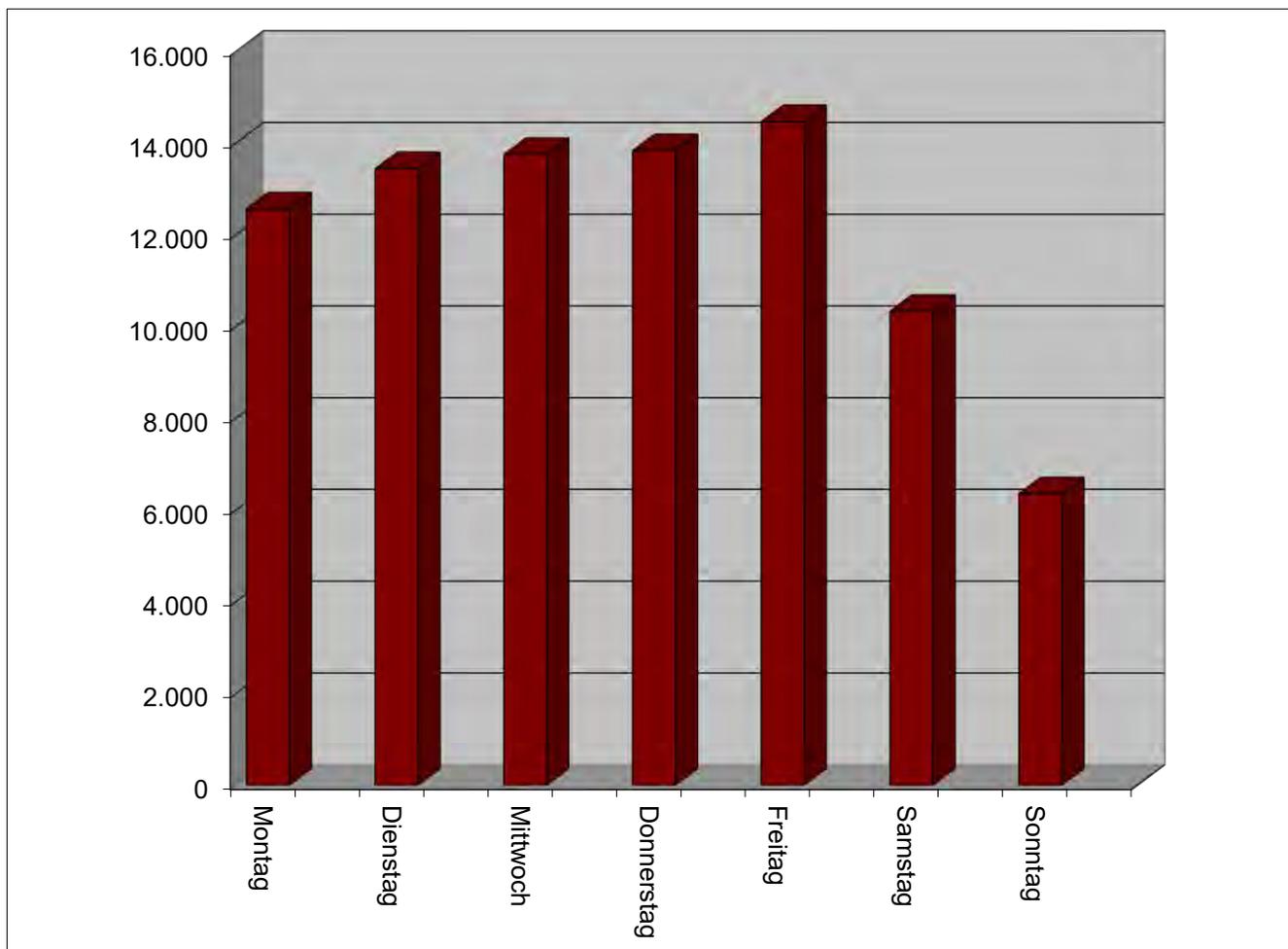
Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Mobilitätskonzept
Stadt:	Weiden i.d.OPf.
Querschnitt	St 2238
Zähldauer	1 Woche
Zählzeitraum	14.05.2019 bis 21.05.2019

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	12.569	13.443	13.753	13.837	14.471	10.334	6.356
TAG-Anteil*	[%]	95%	96%	96%	96%	95%	93%	90%
NACHT-Anteil*	[%]	5%	4%	4%	4%	5%	7%	10%
SV-Anteil	[%]	5,1%	5,0%	5,9%	5,5%	4,6%	1,9%	1,1%

* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/h]	1.245	1.306	1.279	1.301	1.236	914	581
Zeitraum	[Uhrzeit]	07:15 bis 08:15	16:30 bis 17:30	07:15 bis 08:15	07:15 bis 08:15	12:30 bis 13:30	12:30 bis 13:30	17:00 bis 18:00
Anteil an Gesamttag	[%]	10%	10%	9%	9%	9%	9%	9%

Diagramm



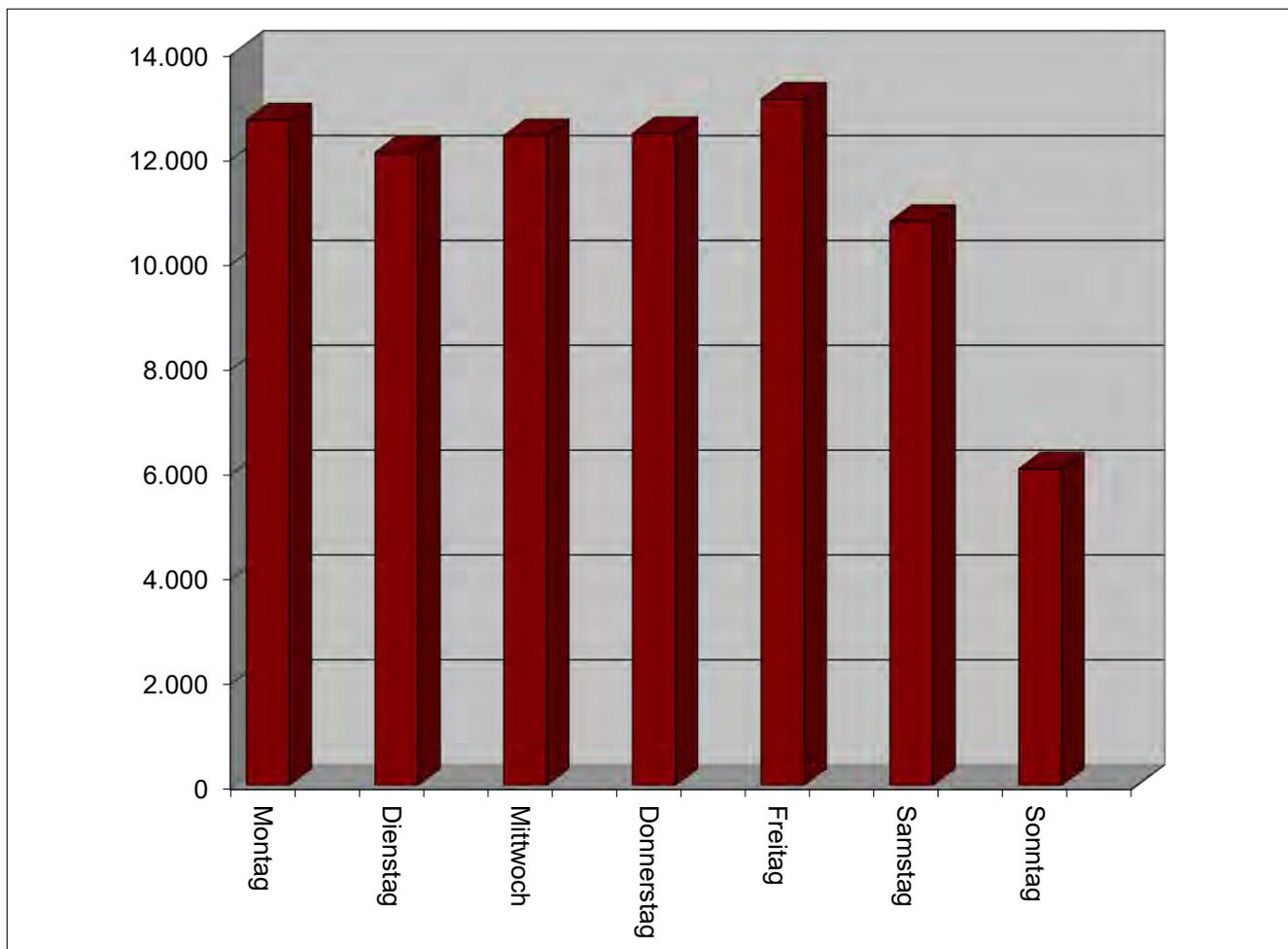
Dokumentation Dauerzählstelle	
Projekt:	Mobilitätskonzept
Stadt:	Weiden i.d.OPf.
Querschnitt	Dr.-Martin-Luther-Straße
Zähldauer	1 Woche
Zählzeitraum	14.05.2019 bis 21.05.2019

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/24h]	12.691	12.075	12.391	12.432	13.089	10.756	6.037
TAG-Anteil*	[%]	95%	95%	96%	95%	94%	91%	87%
NACHT-Anteil*	[%]	5%	5%	4%	5%	6%	9%	13%
SV-Anteil	[%]	4,0%	4,2%	5,1%	4,8%	4,6%	1,8%	0,8%

* TAG-Belastung von 06:00 bis 22:00 Uhr; NACHT-Belastung von 22:00 bis 06:00 Uhr

		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Querschnittbelastung	[Kfz/h]	1.069	1.044	1.036	1.054	1.056	914	545
Zeitraum	[Uhrzeit]	15:45 bis 16:45	16:15 bis 17:15	16:15 bis 17:15	15:30 bis 16:30	12:30 bis 13:30	12:45 bis 13:45	17:00 bis 18:00
Anteil an Gesamttag	[%]	8%	9%	8%	8%	8%	8%	9%

Diagramm



Anlage 4
Stellungnahme Rahmenplan „Wittgarten und Josef-Witt-Platz“



*** STELLUNGNAHME - 31. August 2020 ***

Rahmenplan
„**Wittgarten** und Josef-Witt-Platz“

Weiden i.d.OPf.

1 Einleitung

Für das Quartier „Wittgarten und Josef-Witt-Platz“ wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Als Sieger des Wettbewerbes ist das Büro Dragomir Stadtplanung GmbH hervorgegangen, was aktuell den entsprechenden Rahmenplan erarbeitet. Begleitend soll nun die verkehrliche Konzeption der aktuellen Rahmenplanung überprüft und insbesondere folgende Aspekte beleuchtet werden:

- Gestaltung der Zuwegung zum Wittgartendurchstich (Siechenstraße) inklusive Querung der Schweigerstraße
- Umgestaltung Königsberger Straße
- Planung am Beyer-Eck
- Umgestaltung Josef-Witt-Platz

1.1 Wittgartendurchstich / Querung Schweigerstraße

Der Wittgartendurchstich wird von den Bürger/innen gut angenommen. Durch die Umgestaltung des Quartiers sollte daher diese Achse mittels gestalterischer und baulicher Maßnahmen weiter gestärkt werden. Dazu gehört auch eine gute Querung der Schweigerstraße.

Im Rahmenplan ist für die Siechenstraße die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (VBB) vorgesehen. Eine – der angrenzenden Gestaltung angepasste Flächengestaltung der Straße (mit einheitlicher Pflasterung, Platten o.Ä.) – ist grundsätzlich sinnvoll. Allerdings ist die verkehrsrechtliche Ausweisung in diesem Bereich als VBB ggfls. nicht das richtige Instrument. In einem VBB dürfen auch die übrigen Verkehrsteilnehmer, wie der Radverkehr, nur in Schrittgeschwindigkeit fahren. Ein VBB würde somit die Achse, die durch den Wittgartendurchstich auch für den Radverkehr gestärkt werden soll, „unterbrechen“.

Im aktuellen Rahmenplan sind darüber hinaus zwei Querungshilfen nördlich bzw. südlich des Knotenpunktes vorgesehen. Die Anordnung von zwei Querungshilfen in Form von Mittelinseln ist grundsätzlich zu begrüßen. Jedoch müssen auch die fahrgeometrischen Belange¹ sichergestellt sein. Je weiter die Querungshilfen jedoch vom Kreuzungsbereich abgesetzt sind, desto geringer ist deren Wirkung für ein komfortables Queren der Straße.

Daher sollten auch alternative Möglichkeiten in Betracht gezogen werden:

¹ Die Ein- und Ausfahrt in/von Königsberger Straße muss für alle Verkehrsarten (Pkw, Lkw und Bus) möglich sein.

- Farbliche Gestaltung des Kreuzungsbereichs
- Kreuzungsbereich als Verkehrsberuhigter Bereich (analog zur Gestaltung des nördlichen Querungsbereichs)
- Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs (gleichzeitig wirksame Geschwindigkeitsreduzierung)

In Vorgriff auf mögliche Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes wäre zudem die Anordnung von Tempo 30 auf der Schweigerstraße und Sintzelstraße eine weitere Möglichkeit. Hier verläuft eine wichtige Nord-Süd-Radverkehrsachse, jedoch sind im gesamten Streckenzug keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Aufgrund der Flächenverfügbarkeiten ist zudem eine Anordnung von durchgängigen Radverkehrsanlagen vermutlich nicht möglich. Mit der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und in Anbetracht der gegenwärtigen Verkehrsmengen (rund 620 Kfz/h bis 630 Kfz/h) ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr – ohne ergänzendes Angebot – gemäß Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA)² jedoch nicht zu empfehlen.

Eine sichere Führung des Radverkehrs hängt dabei im Wesentlichen von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Stärke des Kfz-Verkehrs ab. Durch die Anordnung von Tempo 30 reduziert sich der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz- und Radverkehr, sodass die Sicherheit bei einer Führung im Mischverkehr erhöht wird. Darüber hinaus stellt sich durch die Reduzierung der Geschwindigkeit voraussichtlich auch eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen ein.

Ergänzend dazu kann der Bereich zwischen Königsberger Straße / Siechenstraße und Weidingbach durch weitere Maßnahmen verkehrsberuhigend gestaltet werden, sodass das Querens für den Fußverkehr im gesamten Abschnitt komfortabel möglich wird. Da sich hier auch Haltestellen für den ÖV befinden wäre das durchaus positiv zu bewerten.

1.2 Königsberger Straße

In der Königsberger Straße befindet sich derzeit nur auf der südlichen Fahrbahnseite ein Gehweg. Am nördlichen Fahrbahnrand befindet sich eine Bushaltestelle, die für Fußgänger praktisch überhaupt nicht erschlossen ist (weder Gehweg noch Wartebereich vorhanden).

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010.



Abbildung 1: Königsberger Straße (Blickwinkel aus Schweigerstraße)

Das Rahmenplankonzept, welches einen durchgängigen Gehweg auf der nördlichen Straßenseite vorsieht, ist daher sinnvoll und eine Umsetzung zu empfehlen. Dazu wäre in einem ersten Schritt wichtig die Haltestelle entsprechend auszubauen um die Sicherheit der aussteigenden und wartenden Fahrgäste sicher zu stellen. Perspektivisch ist eine Erweiterung zu einem durchgängigen Gehweg – auch zur Stärkung der Fußgängerachse zum/vom Wittgartendurchstich – wünschenswert. Anhand einer entwurfstechnischen Untersuchung sollten die Flächenverfügbarkeiten geprüft werden. Durch Reduzierung der Fahrbahnbreite und unter Inanspruchnahme von Teilen des nördlichen Grünstreifens ist eine Realisierung denkbar (ggfls. durch Entfall einiger Parkstände entlang der Straße).

1.3 Beyer-Eck

Die im Rahmenplan hinterlegte Umgestaltung des Beyer-Eck (Knotenpunkt Frauenrichter Str./ Siechenstraße/ Gaswerkstr./ Lerchenfeldstr.) basiert im Wesentlichen auf der im Gesamtstädtischen Verkehrskonzept 2012 vorgeschlagenen Umsetzungsidee³ für diesen Bereich.

Zugrunde liegt hierbei das Abhängen der Gaswerkstraße (mit Herstellung von Wendehammer und Platzgestaltung) sowie die Änderung der Siechenstraße in eine Einbahnstraße von der Fehrstraße in Richtung Frauenrichter Straße (siehe **Abbildung 2**).

³ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH: Gesamtstädtisches Verkehrskonzept für Weiden in der Oberpfalz. Aachen 2012. Seite 43, Bild 44.



Abbildung 2: Umgestaltung Beyer-Eck
Grundlage: Dragomir Stadtplanung GmbH

Die Anlage von Schutzstreifen bzw. allgemein von Angeboten für den Radverkehr wird, insbesondere auf dieser wichtigen Achse, unterstützt. Die dargestellte Umgestaltung an dem äußerst beengten Knotenpunkt (mit schwieriger Linienführung) könnte allerdings die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern (Kfz-Verkehr, Radverkehr) eher verschärfen als sie zu mindern.

Das durch die Randbebauung entstehende spitze Eck an Frauenrichter Str./Lerchenfeldstr. bietet hierbei besonderes Konfliktpotential. Bereits heute ist dieser Bereich fahrgeometrisch für größere Fahrzeuge nicht optimal zu befahren. Augenscheinlich ist insbesondere die West-Ost-Richtung nach der Umplanung nicht von größeren Fahrzeugen zu durchfahren ohne auch den gesamten Schutzstreifen mit zu nutzen. Die Fahrgeometrie wird vermutlich auch die Pkw-Fahrer dazu verleiten „die Ecke zu schneiden“. Die Sicht auf einen Radfahrer, der diesen Bereich gerade durchfährt, kann nicht vollständig gewährleistet werden. Insgesamt wird in diesem Bereich für alle Verkehrsteilnehmer eine Scheinsicherheit suggeriert, die aufgrund der beengten Verhältnisse nicht gewährleistet werden kann. Auch ein Begegnungsverkehr (vor allem größerer Fahrzeuge) in diesem Bereich scheint erschwert.

Insgesamt sind zur Entschärfung der möglichen auftretenden Konflikte folgende Anpassungen zu prüfen:

1. Frühzeitiges Enden lassen/ Auflösen des aus Westen kommenden Schutzstreifens (ca. ab Hausnummer 21); gemeinsame Führung von

Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn im Zulauf auf LSA und in der „Engstelle“ zur besseren Wahrnehmung untereinander; Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) an der LSA

2. Aus Osten kommenden Radverkehr im Seitenraum weiterführen; Start des Schutzstreifens erst ab Siechenstraße (nach Durchfahren der „Engstelle“); Integration der Radverkehrsführung in den neu zu gestaltenden „Platzbereich“ (Sackgasse, Wendehammer Gaswerkstr.)
3. Integration der Siechenstraße (ausfahrende Kfz) in das Signalprogramm des Knotenpunktes; hierdurch auch Integration des querenden Fuß- und Radverkehrs möglich

Darüber hinaus sollen im Plangebiet zahlreiche neue Parkmöglichkeiten für die Anwohner/innen (und ggfls. auch öffentliche Nutzung) geschaffen werden. Auch die Stadtwerke planen ein weiteres Parkhaus. Insgesamt werden nach aktuellem Planungsstand (Masterplan 05.05.2020) ca. 250 weitere Stellplätze in Tiefgaragen oder Parkhäusern realisiert werden:

- | | |
|---|--------------------|
| • Tiefgarage Zufahrt über Gaswerkstraße | ca. 30 Stellplätze |
| • Tiefgarage Zufahrt über Siechenstraße | ca. 80 Stellplätze |
| • Tiefgarage Zufahrt über Fehrstraße | ca. 60 Stellplätze |
| • Parkhaus Stadtwerke | ca. 80 Stellplätze |

Die Erschließung der neuen Stellplätze erfolgt über die Fehrstraße und die Knotenpunkte Frauenrichter Straße/ Siechenstraße/ Lerchenfeldstraße („Beyer-Eck“) und Frauenrichter Straße/ Schweigerstraße/ Leimberger Straße. Eine erste Leistungsfähigkeitsabschätzung erfolgte durch das überschlägige Verfahren AKF (Addition kritischer Fahrzeugströme) zur Bestimmung von möglichen Leistungsfähigkeitsengpässen.

Mit den gegenwärtigen Kfz-Verkehrsmengen wäre das „Beyer-Eck“ im umgebauten Zustand leistungsfähig und bietet damit noch ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven (Auslastung maximal 64%) – auch für weitere Verkehrszunahmen (siehe **Tabelle 1**).

Knotenpunkt	Auslastung Spitzenstunde vormittags	Auslastung Spitzenstunde nachmittags
Frauenrichter Straße / Siechen- straße / Lerchen- feldstraße	36%	64%
Frauenrichter Straße / Schweiger- straße / Leimberger Straße	54%	65%

Tabelle 1: Auslastung der signalisierten Knotenpunkte (TU=90s)

Der westliche Knotenpunkt Frauenrichter Straße/ Schweigerstraße/ Leimberger Straße ist mit den heutigen Kfz-Verkehrsmengen ebenfalls leistungsfähig (maximale Auslastung 65%) und bietet damit auch noch Reserven für weitere Verkehrszunahmen. Da dieser Knotenpunkt allerdings die Haupteinschließung des Gebiets und damit auch der neuen Parkmöglichkeiten darstellt, sollte die tatsächliche Leistungsfähigkeit mit einer verkehrstechnischen Untersuchung (im Rahmen des Bauleitplanverfahrens) überprüft werden.

1.4 Umgestaltung Josef-Witt-Platz

Über den Josef-Witt-Platz verläuft mit der Bahnhofstraße / Schillerstraße eine Hauptverkehrsstraße von Weiden und die wichtigste Nord-Süd-Achse der Stadt. Im direkten Umfeld des Josef-Witt-Platzes münden in den Straßenzug zudem die – heute verkehrlich stark untergeordneten und nur teilweise signalisierten – Seitenstraßen Albrecht-Dürer-Straße, Sparkassenplatz und die Fußgängerzone (Max-Reger-Straße). Auf der gegenüberliegenden Seite der Fußgängerzone schließt sich der Wittgartendurchstich an, der eine attraktive Fuß- und Radverkehrsachse zur Querung der Bahn darstellt. Eine Fußgängerschutzanlage (FSA) regelt gegenwärtig die dort querenden Fußgängerströme.

Der Platz und die Seitenstraßen sollten aufgrund der geringen Abstände als ein Gesamtsystem betrachtet werden. Das Verkehrssystem um den Josef-Witt-Platz wird zudem von den verkehrswichtigen Knotenpunkten Christian-Seltmann-Straße/ Schillerstraße/ Sedanstraße/ Nikolaistraße und Frauenrichter Straße/ Bahnhofstraße/ Weigelstraße umschlossen, die im Kernstadtgebiet die einzige Möglichkeit zur Bahnquerung im Stadtgebiet bieten und durch geringe Abstände zum Platz während der Spitzenstunde zeitweise Einfluss auf dessen Verkehrsfluss nehmen.

Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs hat das Büro Dragomir einen Vorschlag zur Umgestaltung des Josef-Witt-Platz ausgearbeitet, der zwischen

den beiden Straßen Albrecht-Dürer-Straße und Sparkassenplatz einen verkehrsberuhigten Bereich mit höhengleichem Ausbau vorsieht (Shared-Space-Prinzip).

Immer häufiger werden sensible Straßenräume und Platzbereiche im Sinne der „Shared-Space-Philosophie“ umgestaltet, um Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion möglichst verträglich miteinander zu kombinieren. Dabei wird durch weitestgehenden Verzicht von Verkehrsregeln, Beschilderungen und Lichtsignalanlagen die gegenseitige Verständigung und Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer forciert. Meistens geht damit auch ein höhengleicher Ausbau oder ein Ausbau im Mischprinzip bzw. weichen Separationen einher. Ein Umbau nach dem Shared-Space-Prinzip eignet sich jedoch nur unter bestimmten Kriterien⁴:

- Fuß-/Radverkehr soll das Straßenbild bestimmen
- Hoher Querungsbedarf im Fuß- und Radverkehr gegeben
- Leistungsfähigkeit muss sichergestellt sein
- Kfz-Verkehrsmengen i.d.R. < 8.000 Kfz/Tag, je nach örtlichen Gegebenheiten und Kfz-Geschwindigkeit bis zu 14.000 Kfz/Tag möglich

Mit rund 200 Fußgängern und Radfahrern, die in der (nachmittäglichen) Spitzenstunde den Platz überqueren ist ein hoher Querungsbedarf gegeben, was ein wichtiges Kriterium für die Funktionalität eines Shared-Space-Bereiches darstellt. Auch die Leistungsfähigkeit des Platzes ist theoretisch gegeben.⁵ Allerdings überschreiten die vorhandenen Kfz-Verkehrsmengen bereits im Bestand (ca. 14.800 Kfz/24 h) deutlich die aktuellen Empfehlungen zu den Kfz-Belastungsgrenzen (< 8.000 Kfz/24 Stunden), weswegen hier der Kfz-Verkehr auch zukünftig gegenüber dem Fuß- und Radverkehr deutlich dominiert.

Aufgrund der (bereits im Bestand) hohen Kfz-Verkehrsmengen, der komplexen Verkehrsverflechtungen (der fünf auseinandergezogenen Knotenpunktarme, die die Übersichtlichkeit des Knotenpunktes erschweren) wird daher ein Ausbau nach Shared-Space-Prinzip bzw. als verkehrsberuhigter Bereich nicht empfohlen.

Unter Berücksichtigung verschiedener verkehrlicher Anpassungen, ist eine Gestaltung mit Platzcharakter weiterhin denkbar (siehe **Abbildung 3**). Um das Sicherheitsrisiko zu minimieren, sollte aber das verkehrliche System für alle Verkehrsteilnehmer möglichst gut verständlich gestaltet und einheitlich

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens. Köln 2014.

⁵ Während der Spitzenstunden konnten Einschränkungen im Verkehrsfluss festgestellt werden, die durch Rückstaus an den benachbarten Knotenpunkten entstanden. Das Verkehrssystem rund um den Josef-Witt-Platz ist isoliert betrachtete theoretisch aber ausreichend leistungsfähig.

sein. Von einer Mischung der Verkehrssysteme, Shared-Space ohne Verkehrsregelung bzw. verkehrsberuhigter Bereich mit Vorrang für den Fußverkehr umschlossen von einer Lichtsignalregelung mit klarer Vorfahrtsregelung, wird abgeraten.



Abbildung 3: Grundlage Planungsskizze Büro Dragomir Stadtplanung GmbH

Das Queren sollte nur im blauen Bereich möglich und darüber hinaus lichtsignalgeregelt sein. Die mögliche Lage und Breite der Furt richtet sich dabei (neben der Anbindung des Wittgartendurchstich und der Fußgängerzone) auch nach dem erforderlichen Aufstellbereich für Kfz hinter den Haltelinien.⁶

Bei der weiteren Planung des Josef-Witt-Platz sollte neben einer entwurfs-technischen Überprüfung unbedingt auch die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems geprüft werden. In der Regel wird die Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes nach dem HBS⁷ ermittelt. Das HBS ermittelt dabei die Kapazität anhand standardisierter Verfahren in Abhängigkeit von infrastrukturellen und verkehrlichen Randbedingungen. Darauf aufbauend wird die Qualität des Verkehrsablaufs bewertet. Es handelt sich demnach um analytische (Ergebnis anhand mathematischer Rechenanweisungen, Diagrammen oder Tabellen) und damit deterministische (bei gleichen Eingangsgrößen ergibt sich immer

⁶ Der erforderliche Aufstellbereich ergibt sich Anhand der Anzahl der Einbieger aus den Seitenstraßen Sparkassenplatz und Albrecht-Dürer-Straße auf den Josef-Witt-Platz. Eine genaue Aussage zu den Aufstelllängen ist derzeit nicht möglich, da die Planungen und das Nutzungskonzept der Tiefgarage zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkret sind.

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln 2015.

das gleiche Ergebnis) Verfahren. Die Verfahren des HBS sind somit im Allgemeinen nur für die Standardsituationen anwendbar.

Komplexe Situationen oder die verkehrlichen Wechselwirkungen mehrerer benachbarter Knotenpunkte (insbesondere bei geringen Knotenpunktabständen) werden von den Verfahren des HBS nicht abgebildet. In diesen Fällen empfiehlt das HBS den Einsatz einer Mikrosimulation.

Im Zuge der weiteren Detailplanung wird daher empfohlen, den Knotenpunkt bzw. den kompletten Straßenzug mittels einer Mikrosimulation zu überprüfen, um eine gesicherte Aussage zur Leistungsfähigkeit zu erhalten. Nur so können auch die spezifischen Parameter (komplexer Knotenpunkt, kurze Knotenpunktabstände und die angestrebte Koordinierung auf dem Straßenzug) entsprechend berücksichtigt werden.

Anlage 5
Stellungnahme Rahmenplan „östliche Bahnhofvorstadt“



*** STELLUNGNAHME *** - 01. März 2021

Rahmenplan
„östliche Bahnhofvorstadt“

Weiden i.d.OPf.

1 Einleitung

Das Quartier zwischen Bahnlinie/ Frauenrichter Straße/ Hochstraße und Außenstraße soll aufgewertet werden. Dazu wurde bereits vom Ingenieurbüro Pesch Partner Architekten & Stadtplaner ein Rahmenplan (2018) erstellt, mit dem Ziel der städtebaulichen Vernetzung mit den umliegenden Quartieren und der Innenstadt.

Neben der Umgestaltung der einzelnen Straßenzüge und der Optimierung des Verkehrssystems in der Bahnhofstraße soll insbesondere auch der Bahnhofsvorplatz zukünftig attraktiver, barrierefrei und möglichst autoverkehrsfrei gestaltet werden um die Aufenthaltsqualität und den Repräsentationscharakter zu stärken.

Damit einher geht auch die Verlegung des bisherigen Busbahnhofs als wichtige (End-)Haltestelle der Regionalbuslinien, der bisher über den Bahnhofsvorplatz erschlossen ist. Dieser soll sich zukünftig nördlich des Bahnhofs befinden und einen direkten Zugang zum Bahnhof bzw. zu den Gleisen erhalten. Darüber hinaus soll dort eine P+R-Möglichkeit (ca. 230 Stellplätze) für Pkw entstehen. Die Anbindung ist im Rahmenplan von Norden als Stichstraße vorgesehen.

Die neue Planung erfordert in einzelnen Abschnitten eine verkehrsplanerische Überprüfung.

1.1 Bahnhofstraße

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).

Im Rahmenplan ist derzeit für die Bahnhofstraße eine lineare Querungsmöglichkeit in Form eines Mittelstreifens vorgesehen, der im Umfeld der Knotenpunkte als Abbiegestreifen fungiert. Aus verkehrlicher Sicht wird diese Gestaltung grundsätzlich begrüßt. Mittelstreifen erleichtern die Fahrbahnquerung und sind besonders sinnvoll bei beidseitigem Geschäftsbesatz. Zudem bieten Mittelstreifen zusätzliche gestalterische Möglichkeiten für Begrünung bzw. Bepflanzungen, aber auch Beleuchtung und können damit das Quartier aufwerten.

Entscheidend für die Gestaltung des Querschnittes ist auch die Leistungsfähigkeit der anliegenden Knotenpunkte (Frauenrichter Straße/ Weigelstraße/ Bahnhofstraße und Bahnhofstraße/ Brenner-Schäffer-Straße). Der Knotenpunkt Frauenrichter Straße/ Weigelstraße/ Bahnhofstraße befindet sich je-

doch bereits heute, insbesondere während der nachmittäglichen Spitzenstunde, an seiner Leistungsfähigkeitsgrenze. Zukünftig soll er zudem in eine Koordinierung auf der Nord-Süd-Achse eingebunden werden, was zwar die Rückstauproblematik auf dieser Achse verbessern wird, die Kapazität des Knotenpunktes an sich aber ggfls. reduziert. Eine verkehrstechnische Überprüfung ist daher erforderlich (auch mit Prognoseverkehrsmengen), um durch ausreichend lange Abbiegestreifen¹ die leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsmengen sicherzustellen und die Funktionalität für alle Verkehrsarten zu gewährleisten.

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 – gemäß Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA)² nicht zu empfehlen. Die Anlage von Schutzstreifen, so wie im Rahmenplan dargestellt, ist daher eine gute Möglichkeit.

Perspektivisch könnte die Bahnhofstraße, als wichtige Nord-Süd-Kfz-Verkehrsachse durch die Stadt, jedoch an Bedeutung gewinnen und damit einen Verkehrsmengenzuwachs verzeichnen, insbesondere wenn die Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße für den Kfz-Verkehr weiter gedrosselt wird. Damit die Bahnhofstraße als wichtige Radverkehrsachse für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen attraktiv wird, sollte daher die Anlage von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen, wie bspw. einem Radfahrstreifen, die einen höheren Komfort und Sicherheit für den Radverkehr bieten, in Betracht gezogen werden.

In Abhängigkeit der Anforderung für den Fuß- und Radverkehr sowie unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit ergeben sich demnach wichtige Gestaltungsgrundsätze. Im Hinblick auf die vorhandene Straßenraumbreite (ca. 20 m) sind daher zwei mögliche Querschnitte für die Bahnhofstraße denkbar:

¹ Im heutigen Ausbau ist bspw. der Linksabbiegestreifen in der Bahnhofstraße mit 140 m sehr lang und – trotz Leistungsfähigkeitsengpass – sehr wahrscheinlich überdimensioniert. Während der nachmittäglichen Spitzenstunde wurden 194 Kfz/h für den entsprechenden Linksabbieger gezählt. Unter Berücksichtigung gängiger Umlaufzeiten und die daraus resultierende Anzahl an Umläufen während einer Stunde sind bei einer Gleichverteilung der Fahrzeuge ca. 5 bis 7 wartende Fahrzeuge zu erwarten. Demnach ergeben sich erforderliche Rückstaulängen zwischen 30 bis 40 m (vereinfachte Abschätzung ohne Berücksichtigung der Komplexität des Knotenpunktes).

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010.

1) Mittelstreifen und Schutzstreifen

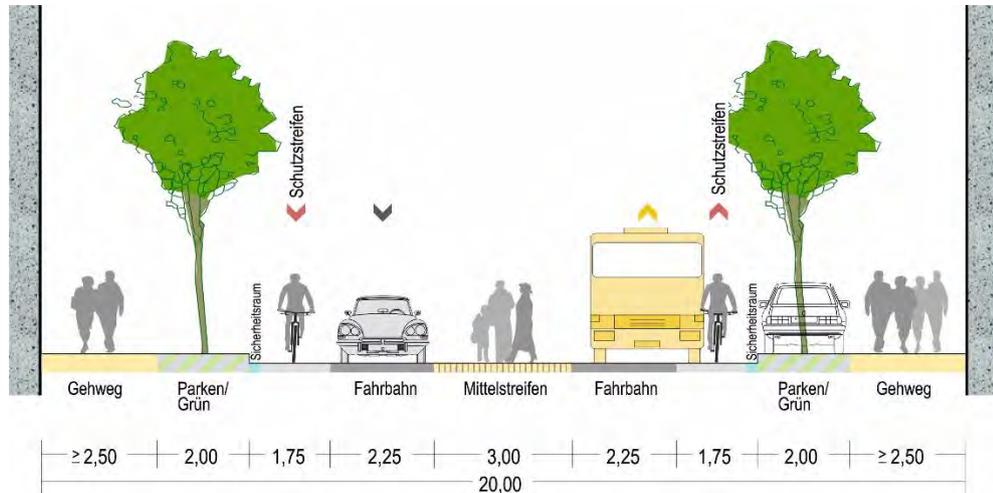


Abbildung 1: Beispielquerschnitt mit Mittel- und beidseitigen Schutzstreifen

Da der Mittelstreifen auch als Abbiegestreifen vorgesehen ist, sollte er eine Breite von 3,00 m im Knotenpunktbereich nicht unterschreiten, mindestens sind 2,50 m vorzusehen.

Aufgrund der hohen Verkehrsmengen sollte beim Schutzstreifen die Regelbreite von 1,50 m eingehalten werden, befinden sich im Seitenraum Parkmöglichkeiten muss zudem ein Sicherheitsraum von 0,25 m (bei Längsparken) berücksichtigt werden.

Die Gehwege sollten mindestens eine Breite von 2,50 m aufweisen, wobei hier zur Förderung des Fußgängerlängsverkehres höhere Gehwegbreiten – falls platztechnisch möglich – angestrebt werden sollten.

2) Radfahrstreifen und punktuelle Querung

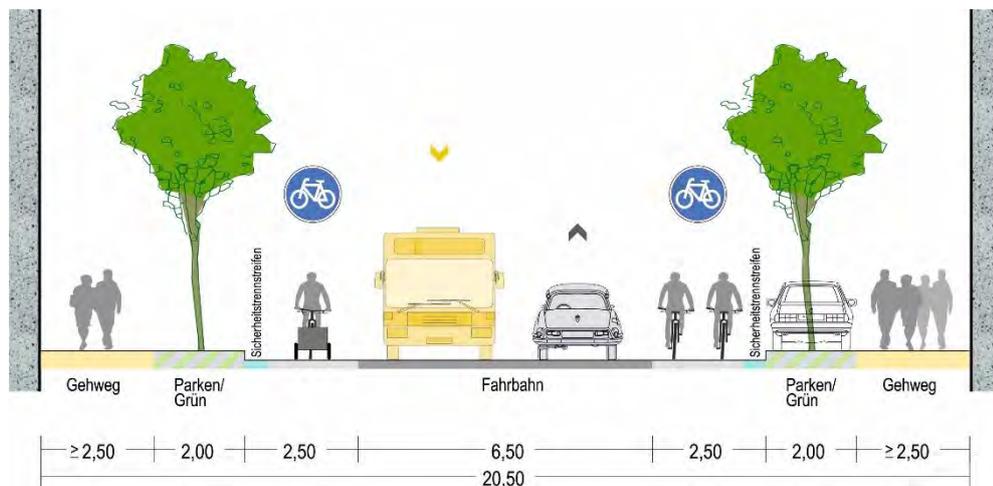


Abbildung 2: Beispielquerschnitt mit Radfahrstreifen

Im Hinblick auf eine Kfz-Verkehrszunahme werden zur Wahrung der Radverkehrssicherheit in beide Richtungen Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m (+0,50 m Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkständen) installiert.

Zwischen den Radfahrstreifen sollte die Fahrbahn eine Breite von 6,50 m aufweisen, damit Begegnungsverkehr von zwei Bussen bzw. Schwerverkehrsfahrzeugen komfortabel möglich bleibt.

Die Gehwege sollten auch bei diesem Querschnitt mindestens eine Breite von 2,50 m aufweisen und – falls möglich – verbreitert werden. Eine lineare Querungsmöglichkeit ist hier nicht mehr gegeben. Die Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage zwischen den bestehenden Knotenpunkten ist daher sinnvoll.

Beide Querschnitte müssen mittels entwurfstechnischer Untersuchung für den gesamten Abschnitt, insbesondere im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit, überprüft werden.

1.2 Weigelstraße

In der Weigelstraße sind die Kfz-Verkehrsmengen mit rund 560 Kfz/h deutlich geringer als in der Bahnhofstraße, sodass andere Anforderungen an Radverkehrsanlagen gegeben sind. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist trotz einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h grundsätzlich vertretbar, allerdings werden gemäß ERA zusätzliche Angebote (wie bspw. Schutzstreifen oder andere nicht benutzungspflichtige Führungen) empfohlen.

Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils in der Weigelstraße (hauptsächlich bedingt durch den ÖPNV) und der vorhandenen Straßenraumbreite sollte die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen (bspw. Radfahrstreifen) in Betracht gezogen werden um diese Achse für den Radverkehr attraktiver zu gestalten und als eine wichtige Ost-West-Verbindung weiter zu stärken.

1.3 Brenner-Schäffer-Straße

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen in der Brenner-Schäffer-Straße sind mit den Gegebenheiten in der Weigelstraße vergleichbar: rund 560 Kfz/h, zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, ähnlicher, aber ein etwas geringer Schwerverkehrsanteil.

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit zusätzlichen (nicht benutzungspflichtigen) Angeboten wie bspw. Schutzstreifen ist daher zweckmäßig. Separate Radverkehrsanlagen können bei vorhanden Querschnittsbreiten aber in Betracht gezogen werden.

1.4 Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz wird derzeit von Nutzungen des motorisierten Verkehrs dominiert. Neben der Taxivorfahrt und der Zufahrt zur Polizei ist dort auch der Busbahnhof untergebracht. Eine komfortable Fußgängerführung ist nicht gegeben, auch das Queren der Bahnhofstraße ist ausschließlich am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Brenner-Schäffer-Straße und nur am südlichen Knotenpunktarm möglich. Der Bahnhofsvorplatz soll daher zukünftig attraktiver, barrierefrei und möglichst autoverkehrs frei gestaltet werden um die Aufenthaltsqualität und den Repräsentationscharakter zu stärken.

Generell wird eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und eine möglichst autoverkehrs freie Nutzung dort unterstützt. Als direkter Weg zum Bahnhof sollte nicht nur ein barrierefreier Umbau des Vorplatzes erfolgen, sondern auch eine gute Querbarkeit der Bahnhofstraße für den Fußverkehr sichergestellt werden. Wie im Rahmenplan vorgesehen sind daher Querungsmöglichkeiten in allen Zufahrtsarmen des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Brenner-Schäffer-Straße zur Verfügung zu stellen.

Des Weiteren ist beim neuen Bahnhofsvorplatz unbedingt an die Integration von ausreichend, qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen zu denken. Zur Stärkung des Mobilitätsverbundes in der Stadt stellt das Fahrrad und das sichere Abstellen am Zielort (Bahnhof, Pendler) einen bedeutenden Baustein dar. Im Zuge der Bestandanalyse des Mobilitätskonzeptes konnte am Bahnhof ein Defizit ausreichend vieler Abstellanlagen festgestellt werden (siehe **Abbildung 3**).



Abbildung 3: abgestellte Fahrräder am Bahnhof

1.5 Neuer Busbahnhof

Mit der angestrebten Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes geht auch die Verlegung des bisherigen Busbahnhofs als wichtige (End-)Haltestelle der Regionalbuslinien einher. Dieser soll sich zukünftig nördlich des Bahnhofes befinden.

Im Rahmenplan ist der Anschluss des neuen Busbahnhofs sowie der P+R-Anlage südlich des Knotenpunktes Frauenrichter Straße / Weigelstraße / Bahnhofstraße geplant und als unsignalisierte Einmündung dargestellt. Der Abstand zwischen den Knotenpunkten ist dabei vermutlich zu gering, sodass diese Lösung nicht funktional (Schleppkurven Bus) und vermutlich auch nicht leistungsfähig (Einmündung durch wartende Kfz blockiert) ist.

Ein vorfahrtgeregelter Anschluss des Busbahnhofs sollte mindestens so weit vom nördlichen Knotenpunkt abgesetzt sein, dass die Einmündung während der Spitzenstunde nicht durch wartende Kfz beeinträchtigt wird. Alternativ kann der Anschluss zum Busbahnhof in die Signalsteuerung des nördlichen Knotenpunktes eingebunden werden. Die funktionale Befahrbarkeit ist dabei ebenso wie die leistungsfähige Organisation des gesamten Knotenpunktes sicherzustellen.

Kann die Ausfahrt auf die Bahnhofstraße an dieser Stelle weder funktional noch leistungsfähig sichergestellt werden, sollte eine Ringerschließung (mindestens für den Busverkehr) in Betracht gezogen werden, sodass die Busse über den Bahnhofsvorplatz fahren und die Ringerschließung des südlichen Bahnhofsumfelds mitnutzen.

Bei der detaillierten Planung ist auch das Grundkonzept des Busbahnhofs, insbesondere die innere Erschließung (Befahrbarkeit und Wendemöglichkeiten) sowie die Organisation des Busbahnhofs (Anforderungen Halteplätze), und des Parkhauses im Detail zu überprüfen.

1.6 Neuer Knotenpunkt südlich Bahnhofstraße

Nördlich des Bahnmuseums soll ein weiterer neuer Knotenpunkt entstehen, der die Ausfahrt der Nutzungen des südlichen Bahnhofsumfeld auf die Bahnhofstraße sicherstellt. Ob dieser Anschluss vorfahrt- oder lichtsignal geregelt erfolgen muss, sollte mittels einer Leistungsfähigkeitsüberprüfung (auch mit Prognoseverkehrsmengen) ermittelt werden.

Anlage 6
Stellungnahme „Evaluierung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße“



*** STELLUNGNAHME – 21.08.2020 ***

Evaluierung
Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße

Weiden i.d.OPf.

1 Einleitung

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. Insbesondere durch die Fertigstellung des Nordoberpfalzcenters (NOC) war zudem mit mehr Fußgängerverkehr entlang dieses Straßenzuges zu rechnen und ist aufgrund der Attraktivierung und Belebung der Innenstadt auch gewünscht. Zur Aufwertung der Innenstadt forderte der Stadtrat daher eine Verkehrsberuhigung in diesem Bereich.

Die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr sollte erschwert, der Durchgangsverkehr auf andere Routen umgelenkt und damit eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr erreicht werden. Auf Grundlage des Gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes 2012¹ wurde daher die Umsetzung der Variante 1 für einen Probezeitraum von 2 bis 3 Jahren vom Stadtrat beschlossen.

1.1 Ansatz Verkehrskonzept und gegenwärtige Situation

Die Variante 1 des Gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes 2012¹ sah zwischen der Kurt-Schumacher-Allee und der Bürgermeister-Prechtl-Straße einen 2,50 m breiten Mittelstreifen als lineare Überquerungshilfe für den Fußverkehr vor und beidseitige Schutzstreifen für den Radverkehr (siehe **Abbildung 1**).

¹ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH: Gesamtstädtisches Verkehrskonzept für Weiden in der Oberpfalz. Aachen 2012.

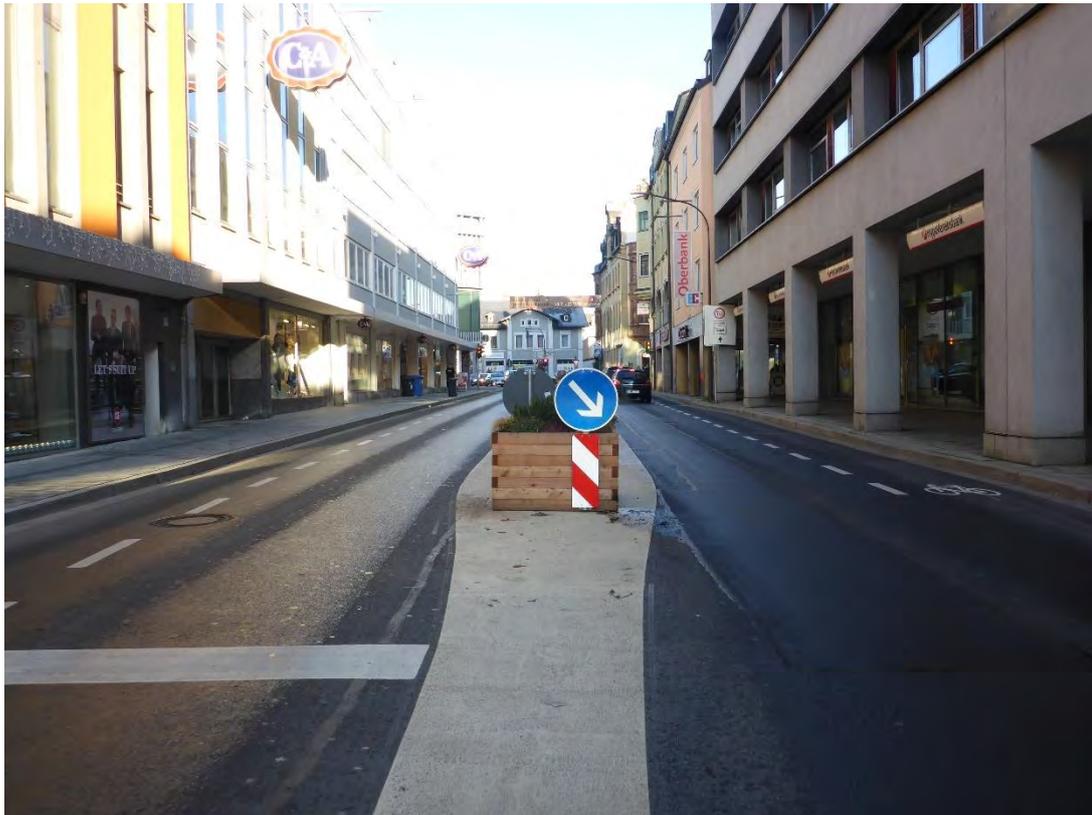


Abbildung 1: Mittelstreifen und Schutzstreifen in der Sedanstraße

Des Weiteren sollten drei Platzbereiche (Dr.-Pfleger-Straße zwischen Brücke und Stadtmühlweg, Issy-les Moulineaux-Platz und Bereich „Dänner-Eck“) entwickelt und mit „weichen Separationen“ ausgebildet werden. Da dafür bauliche Maßnahmen erforderlich sind, wurden diese Vorschläge bisher noch nicht umgesetzt.

Allerdings wurde die Fußgängerschutzanlage (FSA) am Issy-les-Moulineaux-Platz zu einer sogenannten „schlafenden Ampel“ umfunktioniert, d.h. die Lichtsignalanlage (LSA) ist im Normalbetrieb ausgeschaltet; der Kfz-Verkehr kann ungestört fließen und der Fußverkehr kann bei wenig und mäßigem Verkehr die Straße jederzeit queren. Bei zunehmendem Verkehr (oder schutzbedürftige Personen) können jedoch weiterhin ihre Freigabe anfordern. Der Kfz-Verkehr wird dann angehalten und die Straße kann geschützt überquert werden. Im Anschluss stellt sich die Lichtsignalanlage wieder automatisch ab.

Um die Umgestaltung zu ermöglichen, mussten die bisherigen Parkstände im Seitenbereich entfallen, ein Halten und Parken ist demnach entlang der Sedan- und Dr.-Pfleger-Straße nicht mehr zulässig. Aufgrund fehlender Alternativen wird dennoch der Schutzstreifen zum Halten und der Mittelstreifen gar zum Parken genutzt (siehe **Abbildung 2**).



Abbildung 2: Widerrechtliches Halten und Parken in der Dr.-Pfleger-Straße

Aufgrund Beschwerden der Bürgerschaft insbesondere aufgrund fehlender Möglichkeiten für das Halten und Liefern, soll die gegenwärtige Verkehrssituation nochmal neu bewertet werden.

1.2 Evaluierung Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße

Die provisorische Gestaltung in der Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße trägt zur Verkehrsberuhigung bei und wird prinzipiell positiv bewertet. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre eine weitere „Drosselung“ der Sedanstraße wünschenswert (< 30 km/h), wie das auch schon in Variante 1 des Gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes vorgeschlagen wurde. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist aber aufgrund der Klassifizierung als Staatsstraße derzeit nicht umsetzbar.

Die Anlage der Schutzstreifen ist bei Tempo 30 nicht zwingend erforderlich, erhöht aber den Schutz für den Radverkehr und ordnet gleichzeitig das Parken und Halten, da gemäß der neuen Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht mehr auf Schutzstreifen gehalten werden darf. Eine zusätzliche Beschilderung (absolutes Halteverbot) ist möglich und zur Verdeutlichung des Halteverbotes zielführend.

Die Möglichkeit der linearen Fußgängerquerung ist sinnvoll aufgrund des Geschäftsbesatz entlang des Straßenabschnittes und sollte auch zukünftig beibehalten werden, da eine stetige Nutzung des Mittelstreifens beobachtet werden konnte. Eine spätere, bauliche Optimierung bspw. durch eine Begrünung, würde auch das Halten und Parken dort erschweren oder gar verhindern und den Straßenzug nochmals aufwerten.

Die unterschiedliche Schaltung der beiden Fußgängerquerungen (1x schlafende LSA und 1x FSA integriert in benachbarter LSA) sollten einheitlich geregelt werden: entweder beide ausschalten oder beide durchgängig signalisieren, bspw. mit einer kurzen Umlaufzeit von 50 bis 60 Sekunden beim Issy-les-Moulineaux-Platz. Wie bereits bei Variante 1 des Gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes vorgeschlagen, sollte hier perspektivisch, insbesondere am Issy-les-Moulineaux-Platz die FSA entfallen und der Platz stattdessen im Sinne des Shared-Space-Prinzips umgestaltet werden. So können die Kfz-Geschwindigkeiten weiter reduziert, unnötige (Durchgangs-)Verkehre verdrängt und dem Fußverkehr eine Gleichberechtigung (gegenüber dem Kfz-Verkehr) ermöglicht werden.

Eine Notwendigkeit das Parken in der Sedan- bzw. Dr.-Pfleger-Straße zu ermöglichen wird nicht gesehen. Die umliegenden Parkhäuser weisen eine ausreichende Kapazität auf und sind fußläufig gut von der Innenstadt erreichbar. In Anbetracht der besonderen Bedeutung dieses Straßenabschnittes für den Fuß- und Radverkehr wird zudem auch das Entfallen von direkten Haltemöglichkeiten als vertretbar angesehen. Es ist dennoch zu prüfen ob flankierende Maßnahmen zur Verbesserung der Andienung möglich sind, bspw. das Ermöglichen des Haltens für besondere Personengruppen (bspw. durch Sondergenehmigungen) im anliegenden verkehrsberuhigten Bereich (bspw. Stadtmühlweg).

1.3 Bewertung weiterer Varianten

Im Mobilitätskonzept von 2012 wurden noch drei weitere Varianten, die aufeinander aufbauen, vorgeschlagen:

- Variante 2
Variante 2 sieht eine Fußgängerzone zwischen der Kurt-Schumacher-Allee und der Bürgermeister-Prechtl-Straße vor, die auch von Bussen, Taxen, Radfahrern und Lieferverkehren befahren werden darf. Südlich der Kurt-Schumacher-Allee soll bis zur Weigelstraße eine „Umweltstraße“ entstehen, die Bussen, Taxen, Radfahrern, Lieferverkehren (ggfls. zeitlich begrenzt) und Anliegern vorbehalten ist.
- Variante 3
Aufbauend auf Variante 2 enthält Variante 3 zusätzlich eine „Umweltstraße“ im nördlichen Abschnitt der Sedanstraße (zwischen Adolf-Kol-

ping-Platz und Bürgermeister-Prechtl-Straße). Durch die neue Verkehrsführung (Sackgassen ähnliche Situation) wird weniger Verkehr auf der Bürgermeister-Prechtl-Straße erwartet, sodass Raum für eine städtebauliche Aufwertung entsteht.

- Variante 4

Bei Variante 4 wird zusätzlich auf der Sebastianstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und der Ledererstraße eine Umgestaltung mit „weichen Separation“ vorgeschlagen, ggfls. auch als verkehrsberuhigter Bereich. Das Einbahnstraßensystem und die Parkstände sollen aber beibehalten werden. Zudem soll die Ledererstraße im Zweirichtungsverkehr geöffnet werden.

Vor allem entlang des nördlichen Abschnitts der Dr.-Pfleger-Straße reihen sich viele Geschäfte aneinander, insbesondere auch solche, die von sogenannter Laufkundschaft profitieren (bspw. Eisdielen). Eine weitere „Drosselung“ dieses Straßenabschnitts zur Stärkung des Fußverkehrs und im Hinblick auf die Belebung der Innenstadt ist daher grundsätzlich positiv zu bewerten.

Die Ausweitung der Fußgängerzone zwischen Kurt-Schumacher-Allee und Bürgermeister-Prechtl-Straße wäre dafür eine Möglichkeit. Die Verbindung für den Kfz-Verkehr (außer Taxen und Lieferverkehr) würde damit jedoch komplett unterbrochen werden. Damit einher geht auch eine deutliche Reduzierung der Verkehrsmengen im südlichen Bereich der Dr.-Pfleger-Straße, da dieser Straßenabschnitt neben den Fahrzeugen, die weiterhin die Fußgängerzone passieren dürfen, nur noch für Anliegerverkehre und Nutzer der Parkstände in der Kurt-Schumacher-Allee relevant und interessant sind. Die Ausweisung einer gesonderten „Umweltstraße“ damit nicht zwingend erforderlich.

Im nördlichen Abschnitt der Sedanstraße stellt sich ebenfalls eine Reduzierung der Verkehrsmengen durch die Ausweitung der Fußgängerzone ein. Dieser Straßenabschnitt stellt aber in Verbindung mit der Bürgermeister-Prechtl-Straße nach wie vor eine schnelle und wichtige Ost-West-Verbindung innerhalb von Weiden dar. Die Einführung einer „Umweltstraße“ würde diese Verbindung unterbrechen und zu einer weiteren Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen auf diesem Abschnitt und auch innerhalb der Bürgermeister-Prechtl-Straße führen.

Generell wird durch die genannten Maßnahmen Kfz-Verkehr auf die umliegenden Straßen und auch auf das übrige Hauptstraßennetz verlagert. Ob bzw. wie diese Veränderungen zu bewältigen sind, wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erst zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen im Rahmen der Planfälle zu untersuchen sein.

In der Sebastianstraße befinden sich mit der Gustl-Lang-Schule und dem Augustinus-Gymnasium zwei Schulen mit insgesamt über 1.000 Schüler/innen. Als direkte Verbindung zur Innenstadt und Altstadt handelt es sich bei der Sebastianstraße demnach um eine wichtige Schulwegsachse, die gegenwärtig

den Anforderungen (zu schmale Gehwege für das entsprechende Fußgängeraufkommen und erhöhter Querungsbedarf) nur bedingt gerecht wird (siehe **Abbildung 3**).



Abbildung 3: viele Schulkinder als Fußgänger in der Sebastianstraße

Zur Sicherung der besonders schutzbedürftigen Fußgänger/innen wird hier daher – unabhängig von der Gestaltung entlang der Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße – Handlungsbedarf gesehen.

Das Anlegen von weichen Separationen und die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist dabei sinnvoll:

- Fußgänger dürfen die Straße in Ihrer ganzen Breite benutzen, sollen aber den Kfz-Verkehr nicht unnötig behindern
- Es gilt für alle anderen Verkehrsteilnehmer Schrittgeschwindigkeit
- Parken ist in gekennzeichneten Flächen möglich

Damit eine entsprechende Umgestaltung auch zu einer Verkehrsberuhigung führt, ist die Aufhebung der Einbahnstraßenführung in der Ledererstraße zielführend. Anhand einer entwurfstechnischen Untersuchung müsste jedoch die Flächenverfügbarkeit überprüft werden. Eventuell müssen die Parkstände auf der östlichen Straßenseite entfallen (siehe **Abbildung 4**).



Abbildung 4: Ledererstraße mit Parkständen auf der östlichen Straßenseite

1.4 Fazit

- 1) Die bisher umgesetzten Maßnahmen werden grundsätzlich befürwortet und die Verkehrsberuhigung der Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße bestätigt, weil dadurch die Qualität des Straßenzuges für den Fuß- und Radverkehr sowie für den Aufenthalt verbessert wird. Perspektivisch sollten jedoch die beiden Querungsbereiche Issy-les-Moulineaux-Platz und „Dänner-Eck“ vergleichbar gestaltet werden. Eine spätere bauliche Umgestaltung sollte die gewünschten funktionalen Verbesserungen unterstützen.
- 2) Die Achse Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße stellt ein Bindeglied der beiden Fußgängerzonen dar, woraus ein entsprechender Anspruch an die Gestaltung der Fußverkehrsanlagen, sowohl im Längs- als auch im Querverkehr entsteht. Sie stellt ebenfalls eine besondere Bedeutung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung dar, sodass diese Achse für den Fuß- und Radverkehr deutlich gestärkt werden sollte. Die Bedeutung für den Kfz-Verkehr ist – trotz Klassifizierung als Staatsstraße – nicht so hoch anzusehen.

- 3) Eine weitere Verkehrsberuhigung des Straßenzuges im Sinne einer „Umweltstraße“ oder als Fußgängerzone kann derzeit noch nicht abschließend bewertet werden. Dies wird im Rahmen der Planfalluntersuchung im Zuge des Mobilitätskonzeptes erfolgen.

Anlage 7
Stellungnahme „Neunkirchen“



*** STELLUNGNAHME – 08.06.2021 ***

Ortsumgehung
Neunkirchen

Weiden i.d.OPf.

1 Einleitung

Der Ortsteil Neunkirchen liegt am westlichen Stadtrand von Weiden unmittelbar nördlich der Staatsstraße St 2166. Durch die „Manteler Straße“ und die „Neunkircher Straße“ ist der Ortsteil an das klassifizierte Straßennetz angebunden. Über den Ortsteil Latsch und das Gewerbegebiet Weiden West besteht zudem eine Verbindung zu der Bundesstraße B 470 im Norden, sodass ggfls. Schleich- bzw. Durchgangsverkehr den Ortskern von Neunkirchen passieren (siehe **Abbildung 1**).



Abbildung 1: Lage Neunkirchen

Im Hinblick auf die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes soll nun eine verkehrliche Ersteinschätzung abgegeben werden, ob eine Ortsumgehung Neunkirchen als Planfall untersucht werden sollte.

2 Verkehrliche Ausgangssituation

Im Zuge des Mobilitätskonzeptes wurden die Verkehrsmengen an den Ortseinfahrtsstraßen „Manteler Straße“ (rund 1.400 Kfz/24 Stunden) und „Neunkircher Straße“ (rund 2.300 Kfz/24 Stunden) erhoben. Während der verkehrsstärksten Stunden passieren ca. 120 Kfz/h („Manteler Straße“) bzw. ca. 190 Kfz/h („Neunkircher Straße“) die Ortseinfahrtsstraßen.

Die Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Ortsteils Neunkirchen sind in der Regel mit Tempo 50 zugelassen (z.B. „Neunkircher Straße“, „Mallersrichter Straße“, „Latscher Straße“, etc.). Die gemessene Geschwindigkeit v_{85}^1 liegt in der „Neunkircher Straße“ allerdings bei 63 km/h und ist demnach zu hoch. In der Straße aus Richtung Mallersricht wurde sogar eine v_{85} von 72 km/h gemessen. Für die „Manteler Straße“ liegt eine solche Messung nicht vor.

3 Verkehrliche Einschätzung

Prinzipiell entsprechen die erhobenen Kfz-Verkehrsmengen den üblichen Kfz-Verkehrsmengen in Bezug auf die jeweiligen Straßenkategorien. Dabei werden gemäß RAST 06² für eine „Dörfliche Hauptstraße“ Verkehrsstärken zwischen 200 bis 1.000 Kfz/h und für eine „Örtliche Einfahrtstraße“ Verkehrsstärken zwischen 400 bis 1.800 Kfz/h ausgewiesen. Mit 130 Kfz/h und 190 Kfz/h sind die erhobenen Verkehrsmengen innerhalb der Ortsdurchfahrt Neunkirchen daher als niedrig einzustufen.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde kein zentraler Knotenpunkt in Neunkirchen gezählt. Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsmengen während der Spitzenstunden sind jedoch keine Leistungsfähigkeitsengpässe an den Knotenpunkten im Ortskern zu erwarten.

Darüber hinaus erfolgte eine Abschätzung der vorhandenen Lärmpegel. Gemäß der in diesem Fall relevanten Grenzwerte (für die Lärmsanierung) darf ein Lärmpegel am Tag von 69 dB(A) (Dorfgebiet) bzw. 67 dB(A) (Wohngebiet), sowie nachts 59 dB(A) bzw. 57 dB(A) nicht überschritten werden. Eine überschlägige Abschätzung der Lärmpegel³ diverser Immissionspunkte entlang der beiden Hauptstraßen ergab, dass diese Werte deutlich unterschritten werden. Auch die etwas niedrigeren Immissionsgrenzwerte gemäß der 16.

¹ Die Geschwindigkeit v_{85} beschreibt die Geschwindigkeit, die von 85% der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird und sollte geringer sein als die zulässige Höchstgeschwindigkeit.

² Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr (FGSV): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln 2006.

³ Die Abschätzung der Lärmpegel erfolgte auf Grundlage der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

BlmSchV⁴ werden grundsätzlich eingehalten. Die gesundheitlich wünschenswerten Orientierungswerte gemäß DIN 18005 werden für Dorf- und Mischgebiete ebenfalls nicht überschritten.

Allerdings wurden bei der Seitenradarmessung teilweise deutlich überhöhte Geschwindigkeiten gemessen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts (50 km/h) wird dabei von sehr vielen Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten. Hier besteht vor allem zur Wahrung der Verkehrssicherheit entsprechender Handlungsbedarf.

4 Fazit und Empfehlung

Die Untersuchung einer Ortsumgehung wird aufgrund einer ersten, überschlägigen Einschätzung nicht als erforderlich angesehen. Darüber hinaus können aber weitere Maßnahmen ergriffen werden, um die verkehrliche Situation in Neunkirchen zu verbessern:

Prinzipiell sind die „Neunkircher Straße“ und „Mallersrichter Straße“ mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Insbesondere innerhalb der bebauten Gebiete ist eine Reduzierung auf 30 km/h zu überprüfen und durch ergänzende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu begünstigen (bspw. optische Gestaltung, Reduzierung der Fahrbahnbreiten oder Fahrbahneinengung, Verkehrsinseln, Aufpflasterungen, etc.).

Entlang der „Neunkirchener Straße“ ist bereits ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lkw>5,5t angeordnet. Auch von Norden herkommend (aus dem Gewerbegebiet) sind die Zufahrtsstraßen nach Neunkirchen mit einem Lkw-Durchfahrtsverbot (>5,5t) ausgewiesen. Um die Durchfahrt und mögliche Schleichverkehre ins nördliche gelegene Gewerbegebiet Weiden-West zu unterbinden, könnte ggfls. auch ein absolutes Lkw-Durchfahrtsverbot für relevante Straßenabschnitte angeordnet werden.

⁴ Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes.

Anlage 8
Stellungnahme „KP Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße“



*** STELLUNGNAHME – 27.04.2021 ***

Knotenpunkt
Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße

Weiden i.d.OPf.

1 Einleitung

Der Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße ist heute eine vorfahrtsregelte Einmündung. Dabei handelt es sich nicht um eine „klassische“ Einmündung. Durch eine sehr große und bepflanzte Dreiecksinsel wird die Einmündung in zwei Einmündung geteilt (siehe **Abbildung 1**).



Abbildung 1: zweigeteilte Einmündung Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße (Bestand)

Plangrundlage: Stadtplanungsamt Weiden i.d.OPf. (22.01.2021)

Durch die Dreiecksinsel nimmt der Knotenpunkt eine große Fläche in Anspruch und wird insbesondere für die Verkehrsteilnehmer aus der Moosbürger Straße sehr unübersichtlich. Zudem ist die Leistungsfähigkeit für die Linkseinbieger aus der Moosbürger Straße mit dem aktuellen Ausbau nicht mehr gegeben.

Bereits im Gesamtstädtischen Verkehrskonzept 2012¹ wurde eine Umgestaltung des Knotenpunktes vorgeschlagen. Das Stadtplanungsamt hat darüber hinaus zwei weitere Vorschläge erarbeitet. Bei allen Varianten wurde auch die benachbarte Einmündung Dr.-Seeling-Straße / Untere Bauscherstraße mit einbezogen, was aufgrund des kurzen Knotenpunktabstandes auch sinnvoll ist.

2 Signalisierte Einmündung

Aufgrund der Nähe zu der benachbarten signalisierten Einmündung Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße wurde im Gesamtstädtischen Verkehrskonzept 2012 eine Signalisierung der Einmündung vorgeschlagen. Dabei wurde auch die Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt integriert (siehe **Abbildung 2**).

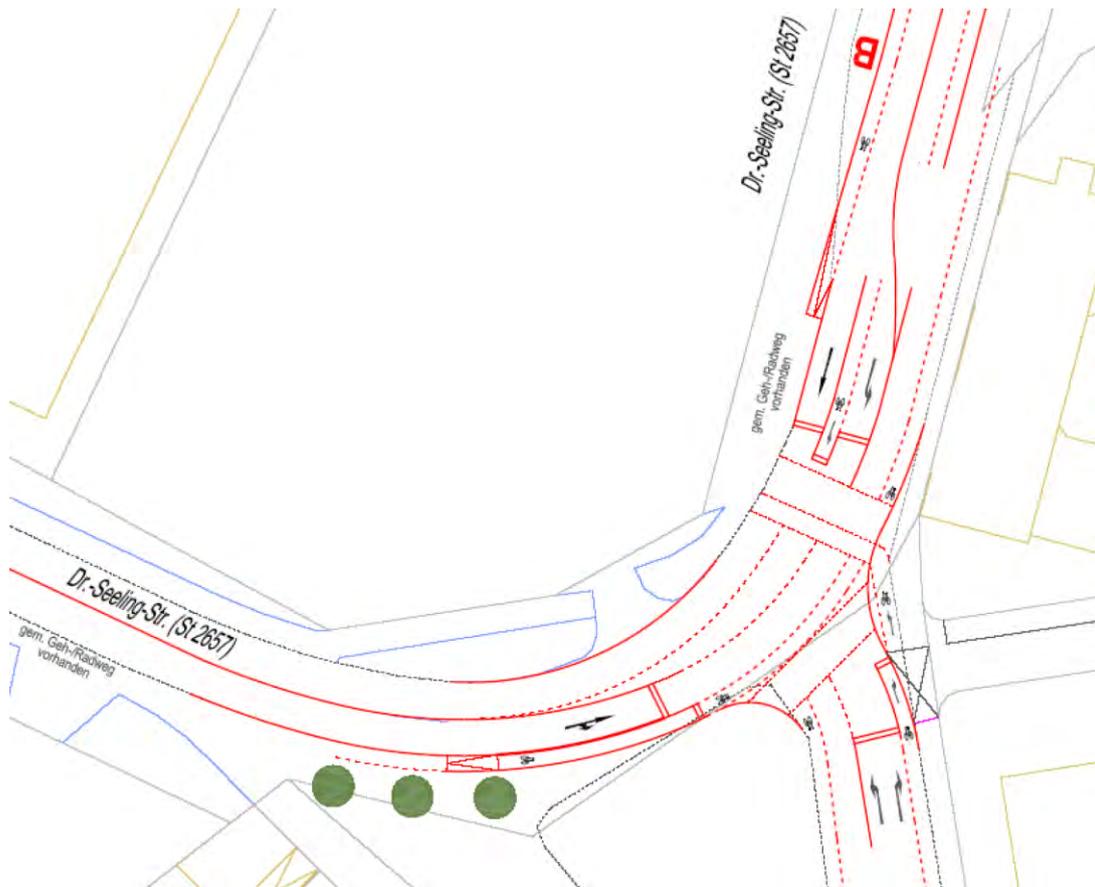


Abbildung 2: Einmündung Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße als signalisierte Einmündung

Grundlage: Gesamtstädtisches Verkehrskonzept 2012

Gemäß den Annahmen des Gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes 2012 wurde die Leistungsfähigkeit einer signalisierten Einmündung überprüft¹. Mit

¹ Bei der Leistungsfähigkeitsüberprüfung wurde für den Kfz-Verkehr für jeden Knotenstrom die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für die maßgeblichen Spitzenstunden nach dem HBS ermittelt. Die Einteilung in die verschiedenen Qualitätsstufen richtet sich nach der mittleren Wartezeit und gliedert sich – in Anlehnung des bekannten Schulnotensystems – in insgesamt sechs Stufen von QSV A sehr gut bis QSV F ungenügend. Angestrebt wird die QSV D (ausreichende Verkehrsqualität) oder besser. Für die Berechnungen wurden die entsprechenden Ausbauzustände, Spurenaufteilungen, die gültigen Verkehrsregeln und Festzeitsignalprogramme berücksichtigt.

einer Umlaufzeit von 60 Sekunden kann eine befriedigende QSV C erreicht werden und damit eine Verbesserung gegenüber der momentan vorfahrtgeregelten Einmündung erzielt werden. Auch für den Radverkehr sind jetzt alle Abbiegebeziehungen möglich. Der Linksabbieger aus der Moosbürger Straße wird dabei aber indirekt über die Fußgängerfurt geleitet.

Durch die Signalisierung sind jedoch Rückstaulängen zu erwarten, die insbesondere in der Dr.-Seeling-Straße bis zum benachbarten Knotenpunkt (Dr.-Seeling-Straße / Untere Bauscherstraße) reichen würden. Die Signalsteuerungen der beiden Einmündungen müssen daher aufeinander abgestimmt, bzw. untereinander koordiniert sein, um gegenseitige Beeinflussungen – und damit eine Minderung der Leistungsfähigkeit – zu vermeiden. Auch in der Nebenrichtung (Moosbürger Straße) sind höhere Rückstaulängen zu erwarten (bis zu ca. 74 m). Eine Beeinträchtigung der benachbarten Knotenpunkte ist jedoch nicht zu erwarten.

3 Vorfahrtgeregelte Einmündung

Problematisch bei dem heutigen Ausbau ist insbesondere der Linkseinbieger aus der Moosbürger Straße, der bei einer vorfahrtgeregelten Einmündung nicht mehr leistungsfähig ist. Ein Vorschlag des Stadtplanungsamtes sieht daher vor, diesen zukünftig entfallen zu lassen und die Einmündung weiterhin vorfahrtgerecht zu belassen (siehe **Abbildung 3**).

Der Radverkehr wird bei dieser Variante i.d.R. auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Seitenraum geführt. Im Einmündungsbereich wird der Radverkehr jedoch auf die Fahrbahn übergeleitet und verläuft dann parallel zum Kfz-Verkehr in einer separaten Anlage.

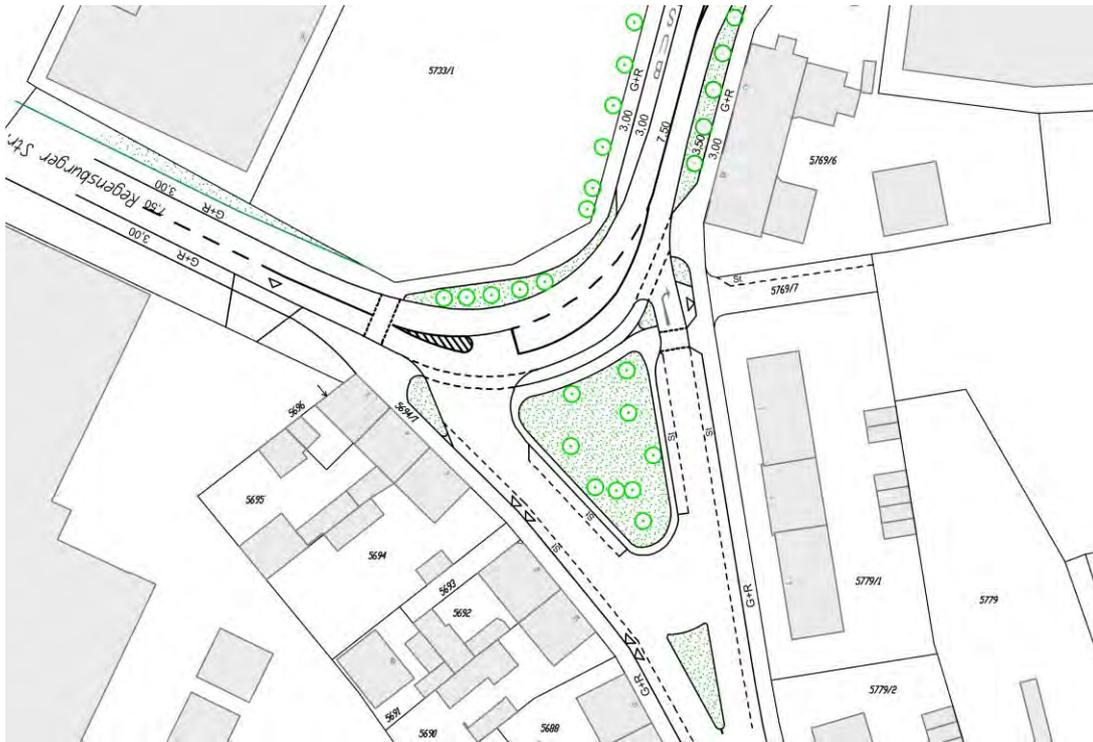


Abbildung 3: Einmündung Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße als vorfahrtsregelungte Einmündung

Grundlage: Stadtplanungsamt Weiden i.d.OPf.

Je nachdem, wie die benachbarte Einmündung Dr.-Seeling-Straße / Untere Bauscherstraße gestaltet ist², verlagern sich die Abbieger ganz oder nur teilweise auf den Rechtseinbieger. Im ungünstigsten Fall (100%ige Verlagerung auf den Rechtseinbieger) bleibt dieser aber dennoch mit einer guten QSV B weiterhin leistungsfähig. Für die RadfahrerInnen, die von der Moosbürger Straße auf die Regensburger Straße einbiegen möchten, gibt es bei dieser Variante keine regelkonforme, direkte Möglichkeit. Entsprechendes Fehlverhalten ist daher sehr wahrscheinlich.

² In einem Kreisverkehr sind Wendefahrten problemlos möglich, sodass eine 100%ige Verlagerung auf den Rechtseinbieger zu erwarten ist. Beim gegenwärtigen Ausbau als lichtsignalgesteuerte Einmündung ist das Wenden nicht möglich, sodass nur ein Teil des entfallenden Verkehrsstromes auf den Rechtseinbieger verlagert wird. Die anderen Verkehrsteilnehmer verteilen sich auf andere Knotenpunkte und Routen..

4 Kreisverkehr

Ein weiterer Vorschlag des Stadtplanungsamtes sieht für den Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße den Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz (KVP) vor. Der Radverkehr wird jeweils auf umlaufenden gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt (siehe **Abbildung 4**).

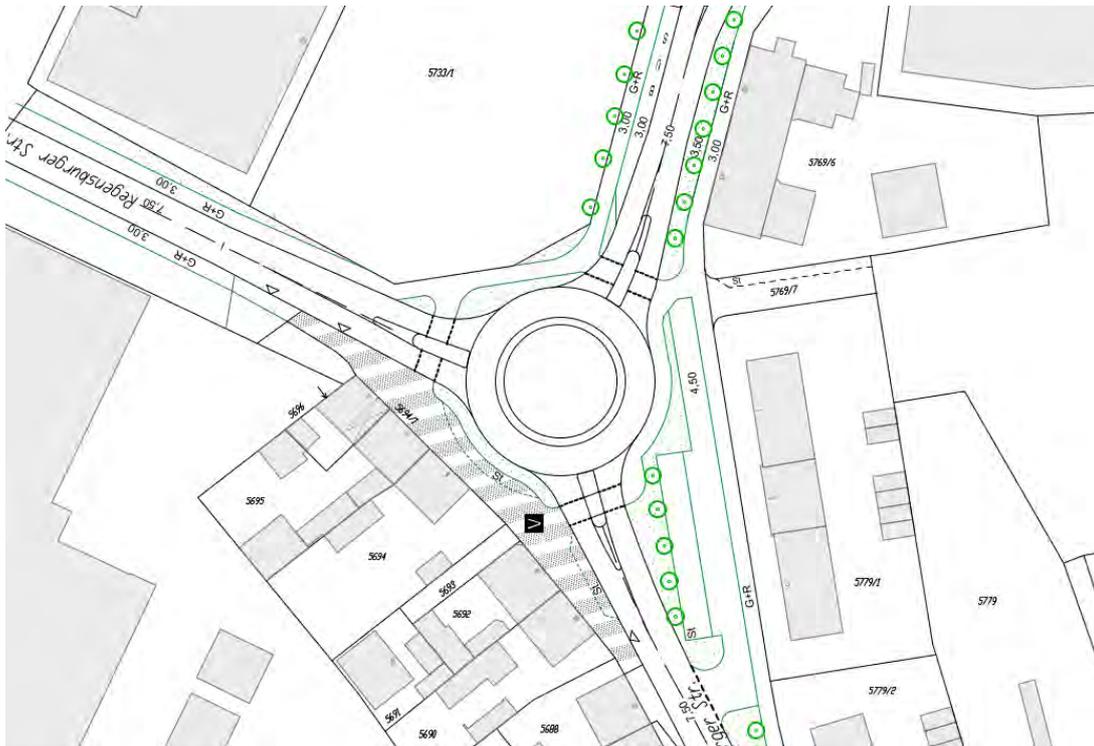


Abbildung 4: Einmündung Dr.-Seeling-Straße / Moosbürger Straße als Kreisverkehr
Grundlage: Stadtplanungsamt Weiden i.d.OPf.

Der Kreisverkehr erreicht mit einer QSV B eine gute Leistungsfähigkeit und vertretbare Rückstaulängen. Mit rund 50 m sind in der nördlichen Zufahrt die höchsten Rückstaulängen zu erwarten, die damit nicht zu der nahegelegenen Einmündung Dr.-Seeling-Straße / Untere Bauscherstraße reichen werden.

Bei der Führung des Radverkehrs auf umlaufenden Radwegen entstehen durch die Überquerung der Knotenpunktarme zusätzliche Konfliktstellen. Der Ausbildung und Gestaltung dieser Überquerungsstellen ist daher besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist wegen annähernd gleichen Geschwindigkeiten von Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr meist zweckmäßiger. Die Akzeptanz der Führung auf der Fahrbahn steigt, wenn der Radverkehr auch schon auf der zuführenden Straße bereits auf der Fahrbahn geführt wird, ist aber nicht zwingend erforderlich.

5 Fazit und Empfehlung

- 1) Alle vorgeschlagenen Varianten erreichen mit den gegenwärtigen Verkehrsmengen eine gute bis befriedigende Leistungsfähigkeit und bieten damit auch Puffer für weitere Verkehrszunahmen – insbesondere entlang der Dr.-Seeling-Straße. Im Falle von konkreten Entwicklungsvorhaben im näheren Umfeld, sollte jedoch nochmal eine detaillierte Untersuchung angestrebt werden.
- 2) Bei der Umgestaltung des Knotenpunktes sollte aufgrund des kurzen Knotenpunktabstände auch der benachbarte Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße / Untere Bauscherstraße, ggfls. auch der Knotenpunkt Regensburger Straße / Nikolaus-Otto-Straße mitberücksichtigt werden.
- 3) Da die Achse Regensburger Straße / Dr.-Seeling-Straße / Bahnhofstraße auch eine wichtige Radverkehrsrouten im Stadtgebiet darstellt, sollten auch die Belange des Radverkehrs an den Knotenpunkten bestmögliche Berücksichtigung finden. Auch eine gute Querbarkeit für den Fußverkehr sollte grundsätzlich in allen Varianten berücksichtigt werden.
- 4) Unter den Aspekten Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Betriebskosten und Führung des Rad- und Fußverkehrs würden wir die Umsetzung einer Kreisverkehrsanlage empfehlen, allerdings mit veränderter Führung des Radverkehrs gegenüber den bisherigen Überlegungen.

Anlage 9
Stellungnahme „Konzipierung städtisches Parkleitsystem“



*** STELLUNGNAHME – 02.09.2022 ***

Neukonzeption
Parkleitsystem

Weiden i.d.OPf.

1 Einleitung

Ein Parkleitsystem soll dazu beitragen, Verkehrsteilnehmer zielgerichtet zu den Parkierungsmöglichkeiten hinzuleiten – ohne dabei unnötigen Parksuchverkehr zu erzeugen. Das bestehende Parkleitsystem in Weiden i.d.OPf. ist jedoch veraltet und weist Mängel auf, so dass es grundlegend zu überarbeiten ist.

Die Neukonzipierung des Parkleitsystems ist demnach mehr als eine Optimierung des bestehenden Systems: es soll ein System von Grund auf neu entwickelt werden. Maßgebliche Fragestellungen bei der Neukonzipierung sind:

- Welche Parkplätze sollen in das Parkleitsystem aufgenommen werden und welche nicht?
- Welche Art von Parkleitsystem ist hier geeignet (dynamisch oder statisch)?
- Auf welchen Routen sollen die Verkehre geführt werden?
- Wie soll die Gestaltung der Beschilderung beschaffen sein?

2 Bestandssituation

2.1 Parkierungsanlagen

Weiden i.d.OPf. verfügt über mehrere großflächige Parkierungsanlagen innerhalb des Innenstadtbereichs. **Plan 1** stellt alle größeren Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen dar. Dabei wird zwischen öffentlichen Parkierungsanlagen und Parkplätzen mit eingeschränkten Nutzungen (bspw. nur für Berechtigte nutzbar) unterschieden.

Die nachfolgende **Tabelle 1** listet diese Anlagen mit ihren Kenngrößen auf und liefert zusätzliche Informationen, wie das Parken auf den jeweiligen Parkplätzen reguliert wird.

Nr.	Standort	Nutzung	Regulierung
1	Am Langen Steg	öffentlich	Parkschein
2	Bahnhofstraße (Bahnhof Parkplatz)	öffentlich	Parkschein
3	Bürgermeister-Prechtl-Straße (Allee Tiefgarage)	öffentlich	Parkschein
4	Friedrich-Ebert-Str. (Parkhaus)	öffentlich	Parkschein
5	Goethestraße	öffentlich	Parkschein
6	Klinikum (Parkplatz)	öffentlich	Parkschein
7	Klinikum (Tiefgarage)	öffentlich	Parkschein
8	Kurt-Schumacher-Allee	öffentlich	Parkschein + Bewohner
9	Max-Reger-Halle	öffentlich	Parkschein ¹
10	Naabwiesen (Parkhaus)	öffentlich	Parkschein
11	Naabwiesen (Parkplatz)	öffentlich	Parkschein
12	Schillerstraße (City Center Parkhaus)	öffentlich	Parkschein
13	Schmellerweg (Sparkasse Parkplatz)	öffentlich	Parkschein
14	Söllnerstraße (Parkplatz Justizgebäude)	öffentlich	Parkschein ¹
15	Gabelsberger Straße (Parkplatz Kliniken)	öffentlich	Parkscheibe
16	Ulrich-Schönberger-Straße (Parkplatz Friedhof)	öffentlich	Parkschein
17	Wehranlage	öffentlich	Freies Parken
18	Wolframstraße (NOC Parkhaus)	öffentlich	Parkschein
19	Josef Witt GmbH	Berechtigte	Ausweis
20	OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH	Berechtigte	Ausweis
21	Sparkasse Parkhaus	Berechtigte	Ausweis
22	Weigelstraße	Berechtigte	Ausweis

Tabelle 1: Parkierungsanlagen Innenstadtbereich

¹ Am Wochenende sowie an Feiertagen kann hier kostenlos geparkt werden.

Der Großteil der Parkieranlagen wird mit einer gebührenpflichtigen Parkscheinregelung bewirtschaftet. Im Innenstadtbereich bestehen ebenfalls Regulierungen (gebührenpflichtiger Parkschein, Parkscheibe und Bewohnerparken) für die Parkstände im öffentlichen Straßenraum.

2.2 Mängel im bestehenden Parkleitsystem

Die bestehende Beschilderung des installierten Parkleitsystems wurde aufgenommen und auf Mängel überprüft. Dabei wurden Mängel in der Zielführung wie auch der Gestaltung erkannt. So besteht bspw. ein Mix aus Parkplatz-Nummerierung und der geographischen Lage (siehe **Abbildung 1**), welcher für Ortsfremde nicht in Zusammenhang zu bringen und nur sehr schwer zu merken ist. Es fehlt eine eindeutige Benennung, die sich eingeprägt werden und nach der man im Zweifelsfall Passanten befragen kann.



Abbildung 1: keine intuitive Benennung

Die Gestaltung der Beschilderung folgt zwar größtenteils den "Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen" (RWB 2000)², was zu befürworten ist. Allerdings wird bei der Richtungsanzeige nicht der empfohlenen Systematik gefolgt. Zusätzlich wäre auch eine Bündelung von Informationen hilfreich, damit sich die Nutzer auf die wesentlichen Dinge konzentrieren können.

Ebenfalls sind die Hinweisschilder an den Einfallstraßen für Ortsfremde nur schwer verständlich. Die Mengen an Informationen sind beim Vorbeifahren kaum zu verarbeiten, zumal durch eine nicht vorliegende Nordausrichtung auch kein räumlicher Zusammenhang zu den zur Verfügung gestellten Flyer und Stadtplänen hergestellt werden kann (siehe **Abbildung 2**).

² FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000); Köln, 2000.



Abbildung 2: Hinweisschilder schwer verständlich

3 Zielkonzept

Ein Parkleitsystem hat die Aufgabe, auf das Parkraumangebot hinzuweisen und die Verkehrsteilnehmer zielgerichtet dorthin zu führen. Somit hat ein Parkleitsystem sowohl eine verkehrslenkende (vermindert den Parksuchverkehr) als auch eine informierende Bestimmung. Zusätzlich hat die Wegweisung auch eine besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Durch rechtzeitige und eindeutige Informationen gibt die Wegweisung dem Verkehrsteilnehmer einen frühzeitigen Hinweis für dessen zu treffende Routenwahl, so dass verkehrsgefährdende Fahrmanöver weitestgehend vermieden werden.

Parkleitsysteme sind in der Regel mehrstufig aufgebaut. Auf den Hauptzufahrtsstraßen werden die Verkehrsteilnehmer über die bestehenden Parkierungsanlagen informiert. Je näher das Fahrtziel rückt, desto weniger Alternativen werden angeboten und am letzten Entscheidungspunkt wird nur noch das angesteuerte Parkziel angezeigt (möglicherweise zusammen mit einem Alternativziel).

Dies bedeutet für Weiden i.d.OPf., dass an den Zufahrtsstraßen zum Innenstadtgebiet schon Hinweise auf das bestehende Parkleitsystem anzubringen

sind (sogenannte "Startbeschilderung"). Von den Hauptverkehrsstraßen beginnt dann die Zielführung zu den einzelnen Parkieranlagen. Allerdings sind in die Beschilderung nicht nur die angrenzenden Parkieranlagen aufzunehmen, sondern es ist bis zu einem gewissen Punkt immer auf weitere Alternativen hinzuweisen.

Die Zielgruppe für ein Parkleitsystem sind in der Regel ortsunkundige Besucher. Dieser möchte im Allgemeinen zuerst über die vorhandenen Parkieranmöglichkeiten informiert werden – erst dann sind etwaige Auslastungen der Anlagen von Interesse. Dies ist zu beachten bei der Frage, ob ein statisches oder ein dynamisches Parkleitsystem einzurichten ist.

Statische Parkleitsysteme bestehen aus festinstallierten Wegweisern, um den Parksuchverkehr zu ordnen und über alternative Parkierananlagen zu informieren. Dynamische Parkleitsysteme erfüllen nicht nur diese Aufgaben, sondern zeigen zusätzlich das aktuell verfügbare Stellplatzangebot der Parkierananlagen über variable Displays an. Ein statisches System benötigt im Vergleich zum dynamischen System deutlich geringere Investitions- und Betriebskosten, da die Wegweiser nicht mit Strom versorgt werden und keine Steuerungszentrale eingerichtet werden muss. Dafür kann aber auch nicht, wie im dynamischen System, aktiv regulierend in den Verkehr eingegriffen werden, was jedoch in Weiden i.d.OPf. aufgrund mangelnder Alternativrouten ohnehin kaum möglich. Zusätzlich besteht wegen fehlender Überlastungen im Parkraumangebot keine Notwendigkeit für eine aktive Wegeführung des Parksuchverkehrs auf freie Kapazitäten. Dementsprechend wird empfohlen, dass für Weiden i.d.OPf. ein statisches Parkleitsystem einem dynamischen Parkleitsystem vorzuziehen ist.

Somit lassen sich für die Neukonzipierung des Parkleitsystems in Weiden i.d.OPf. folgende Ziele definieren:

- Zielgruppe sind ortsunkundige Besucher. Dies bedeutet:
 - Zielführung ist wichtiger als Auslastungsanzeige
 - nur größere Anlagen sind von Belang
 - die Beschilderung muss immer aktuell sein
 - eingängige Namensgebung der Anlagen
- Bündelung des Parksuchverkehrs auf leistungsfähige Straßen
- Nutzung vorhandener Schilder bzw. Masten wenn möglich
- klare funktionale Gestaltung der Beschilderung (keine farblichen Hintergründe o.ä.)

4 Relevante Parkierungsanlagen

Ein aussagekräftiges und übersichtliches Parkleitsystem muss sich auf leistungsfähige Parkierungsanlagen konzentrieren, die durch ihre Größe und Lage fähig sind, die bestehende Nachfrage abzudecken. Neben der Größe stellen auch die Erschließungsqualität, die Funktion im innerstädtischen Verkehrssystem sowie mögliche Einschränkungen weitere Kriterien zur Aufnahme in das Parkleitsystem dar. So sind z.B. viele Parkstände an der Kurt-Schumacher-Anlage vorhanden – jedoch aufgrund ihrer untergeordneten Funktion im städtischen Verkehrssystem sowie der eingeschränkten Nutzbarkeit wird nicht empfohlen, diese Parkgelegenheit in das zukünftige Parkleitsystem einzubinden.

Wir empfehlen für das Parkleitsystem folgende 13 Parkierungsanlagen in das Parkleitsystem aufzunehmen (**Plan 2** bzw. **Tabelle 2** – die Nummerierung der Standorte folgt der Auflistung von **Tabelle 1** und ist nicht durchgehend):

Nr.	Standort
1	Am Langen Steg
2	Bahnhofstraße (Bahnhof Parkplatz)
3	Bürgermeister-Prechtl-Straße (Allee Tiefgarage)
4	Friedrich-Ebert-Str. (Parkhaus)
5	Klinikum (Parkplatz)
6	Klinikum (Tiefgarage)
8	Max-Reger-Halle
9	Naabwiesen (Parkhaus)
10	Naabwiesen (Parkplatz)
11	Schillerstraße (City Center Parkhaus)
12	Schmellerweg (Sparkasse Parkplatz)
15	Gabelsberger Straße (Parkplatz Kliniken)
18	Wolframstraße (NOC Parkhaus)

Tabelle 2: relevante Parkierungsanlagen für das Parkleitsystem

Nicht in das Parkleitsystem aufzunehmen sind die eingeschränkten Parkierungsanlagen (siehe **Plan 2**) sowie die öffentlichen Anlagen von zu geringer Größe bzw. Relevanz. Darunter fallen normalerweise auch die Parkstände am Bahnhof. Weil ein Parkleitsystem aber auch eine informierende Bestimmung

besitzt, werden diese jedoch weiterhin berücksichtigt. Generell ist ein Parkleitsystem so zu konzipieren, dass zukünftige Parkieranlagen nachträglich in das System eingefügt werden können. Parkieranlagen, die im Bestand noch nicht vorhanden sind, sich aber bereits in Planung befinden und deren Errichtung in den nächsten zwei bis drei Jahren zu erwarten ist, sollten bereits integriert werden. Zusätzlich sollten die Anlagen am Klinikum und an den Naabwiesen für das Parkleitsystem zusammengefasst und erst kurz vor den Einfahrten auf die beiden Möglichkeiten hingewiesen werden.

Entscheidend für die Akzeptanz eines Parkleitsystems ist neben einer gerichteten Zielführung auch die Gestaltung der einzelnen Wegweiser. So sind einheitliche Bezeichnungen der Parkieranlagen auf sämtlichen Wegweisern ebenso wichtig wie die Zuverlässigkeit (Konsistenz), Lesbarkeit und frühzeitige Erkennbarkeit der Anzeigen. Prinzipiell ist einer Bezeichnung mit einprägsamen Namen der Vorzug vor Nummern zu geben. Nummerierungen haben auch das Problem, dass diese erweitert werden müssen bzw. dass Lücken entstehen, wenn Anlagen aus dem Parkleitsystem entfernt werden müssen.

Aus diesem Grund empfehlen wir eine Benennung der Parkieranlagen und ein Verzicht auf eine Nummerierung. Die Benennung orientiert sich an schon im Umlauf befindlichen Bezeichnungen sowie am Standort, weil somit der Name einen direkten örtlichen Bezug hat und auch leicht durch Erfragen oder Recherchen mit mobilen Endgeräten zu finden sind. Die nachfolgende **Tabelle 3** listet die Namen der relevanten Parkieranlagen auf, ggfls. mit einem Vorschlag für einen Alternativnamen; **Plan 3** stellt sie grafisch dar.

Standort	empfohlene Benennung
Am Langen Steg	Am Langen Steg
Bahnhofstraße (Bahnhof Parkplatz)	Bahnhof
Bürgermeister-Prechtl-Straße (Allee Tiefgarage)	An der Allee
Friedrich-Ebert-Str. (Parkhaus)	Max-Reger-Park
Klinikum (Parkplatz & Tiefgarage & Parkplatz Gabelsberger Straße)	Klinikum
Max-Reger-Halle	Max-Reger-Halle
Naabwiesen (Parkhaus & Parkplatz)	Rathaus
Schillerstraße (City Center Parkhaus)	City Center
Schmellerweg (Sparkasse Parkplatz)	Sparkasse
Wolframstraße (NOC Parkhaus)	NOC

Tabelle 3: empfohlene Benennung der relevanten Parkierungsanlagen

5 Zielführung

Voraussetzung für die Akzeptanz eines Parkleitsystems ist, dass dessen Elemente ein eigenständiges System bilden, verlässlich (und bei dynamischen Systemen auch aktuell) informieren und kontinuierlich zum Ziel führen.

Für jede einzelne Parkierungsanlage ist die Routenführung über alle einzubeziehenden Zufahrtsstraßen festzulegen (so genannte Zielspinnen). Durch die Verknüpfung und Überlagerung der einzelnen Zielspinnen ergeben sich richtungsbezogene Zielführungspläne, die in **Plan 4.1** bis **Plan 4.7** dargestellt sind. Dabei wird zwischen einer direkten und indirekten Führung unterschieden. Bei der direkten Führung werden die einzelnen Parkierungsanlagen frühzeitig benannt, bei der indirekten Führung lediglich im Sammelbegriff "Parkleit-Route" gebündelt, um dann im späteren Verlauf explizit aufgeführt zu werden.

Bei der Zielführung wird sich auf das aktuelle Verkehrssystem bezogen. Bei prägnanten Änderungen ist möglicherweise dann auch die Zielführung anzu-

passen. Das betrifft beispielsweise den in der Diskussion befindlichen Straßenzug Sedan-Straße / Dr.-Pfleger-Straße, der zu einer Umweltstraße umgewidmet werden soll. Über diesen Straßenzug wäre dann keine Zielführung möglich und die einzelnen Routen müssten angepasst werden. Auch aus diesem Grund wird die Beschilderung über teilaufgelöste Wegweiser empfohlen (siehe **Kapitel 6**).

Die jeweilige Zielführung beginnt in angemessenem Abstand vor den ersten Wegweisern mit einer Startbeschilderung, welche auf das Vorhandensein eines Parkleitsystems in Weiden i.d.OPf. hinweist (siehe **Kapitel 6**). Die Lage der Standorte ist in **Plan 5** (rote Ausrufezeichen) dargestellt. Folgende Standorte sind vorzusehen:

- Am Langen Steg im Nordosten
- Bahnhofstraße im Süden
- Christian-Seltmann-Straße im Westen
- Dr.-Pfleger-Straße im Südosten
- Frauenrichterstraße im Westen
- Friedrich-Ebert-Straße im Osten
- Prinz-Ludwig-Straße im Norden

Die Zielführung erfordert einen Kompromiss zwischen einer möglichst umfangreichen Information und einer systembedingten Vereinfachung/Stilisierung unter Beschränkung auf möglichst wenige aber eindeutige Informationen. Um den zufahrenden Verkehr gezielt und leistungsfähig zu den Parkierungsanlagen zu führen, ist eine ausreichende Beschilderung notwendig. Dabei wird unterschieden, ob der Verkehrsteilnehmer geführt wird ("Führungspunkt") oder ob er sich entscheiden muss ("Entscheidungspunkt"). An Führungspunkten ist lediglich auf das Parkleitsystem und dessen Anlagen hinzuweisen. An Entscheidungspunkten müssen dem Verkehrsteilnehmer Alternativen aufgezeigt werden. In **Plan 5** sind die empfohlenen Standorte für die Beschilderung an Führungspunkten und Entscheidungspunkten dargestellt.

Je nach Standort, gerichteter Zielführung und Anzahl der Knotenpunktzufahrten sind ein bis vier Schildermasten mit Wegweisern aufzustellen. So ist z.B. am Knotenpunkt Adolf-Kolping-Platz / Schillerstraße / Christian-Seltmann-Straße/ Nikolaistraße an jeder der vier Knotenpunktzufahrten eine Wegweisung zu installieren, um aus allen Richtungen eine eindeutige Zielführung zu ermöglichen. Nur ein Wegweiser wird hingegen zum Beispiel am Knotenpunkt Dr.-Pfleger-Straße / Brenner-Schäffer-Straße benötigt, da dort nur der aus Süden kommende Verkehr zu den Parkierungsanlagen geleitet wird.

Insgesamt werden für die Zielführung etwa 50 Schildermasten erforderlich (mit unterschiedlicher Anzahl teilaufgelöster Wegweiser). Dabei können eventuell bestehende Masten benutzt werden; es sind jedoch auch neue Masten zu installieren.

Die genauen Standorte und Inhalte der Wegweiser sind im weiteren Entscheidungsprozess festzulegen.

6 Beschilderung

Die Gestaltung der Parkleitwegweisung ist weder in der "Straßenverkehrs-Ordnung" (StVO)³ noch in den "Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen" (RWB 2000)⁴ geregelt. Dies führt in der Praxis zu einer Vielzahl von Gestaltungsvarianten für die Parkleitwegweisung.

Für Weiden i.d.OPf. wird empfohlen, die Beschilderung wie im Bestand nach der Systematik der RWB 2000⁴ zu gestalten. Damit ist auch sichergestellt, dass die Beschilderung einheitlich, gut lesbar und frühzeitig zu erkennen ist. **Abbildung 3** zeigt beispielhaft die empfohlene Gestaltung gemäß der Systematik der RWB 2000 für Führungspunkte, Beispiele für die Gestaltung der Entscheidungspunkte sind in **Abbildung 4** dargestellt.



Abbildung 3: empfohlene Gestaltung der Beschilderung für Führungspunkte

3 BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR; BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); Berlin, 2013.

4 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000); Köln, 2000.



Abbildung 4: empfohlene Gestaltung der Beschilderung für Entscheidungspunkte

Unabhängig von der Art der Gestaltung wird eine Beschilderung teilaufgelöster Wegweiser empfohlen. Mittels diesen lassen sich ohne großen Aufwand und kostengünstig Änderungen im System umsetzen.

Häufig werden in der Beschilderung von Parkleitsystemen unterschiedliche Farben verwendet – vor allem dann, wenn ein Gesamtgebiet sehr groß ist und sich sinnvoll räumlich in mehrere Bereiche aufteilen lässt. Dabei ist auch eine Verankerung für diese Unterteilung im Bewusstsein der Bevölkerung hilfreich. Aufgrund der überschaubaren Anzahl von relevanten Parkieranlagen in Weiden i.d.OPf. und der fehlenden eindeutigen räumlichen Zuordbarkeit wird eine unterschiedliche Farbgebung der Anlagen nicht empfohlen. Der Verkehrsteilnehmer kann auch ohne farbliche Darstellungen sehr gut und zielgerichtet geleitet werden. Dahingegen wird angeregt, wenn aufgrund des noch zu erstellenden Parkraumbewirtschaftungskonzeptes mögliche Zusatzinformationen wie "gebührenfrei" oder "Tagesticket" vermittelt werden sollen, diese auf der Beschilderung farblich zu unterlegen, um für diese Angebote zu werben (siehe **Abbildung 5**). Ebenfalls können auf den Schildern zusätzlich auch Symbole wie bspw. für die Touristeninformation oder Park-and-Ride-Parkplätze integriert werden.



Abbildung 5: Beispiel für Zusatzinformationen auf Beschilderung

Um die Benutzer eines Parkleitsystems zielgerecht zu führen, ist es notwendig, schon frühzeitig auf das System hinzuweisen. Von einer ausführlichen Erläuterungstafel mit Straßensystem, Parkplatznamen und möglicherweise noch der entsprechenden Stellplatzanzahl wird abgesehen. Solche Tafeln lassen sich in der Regel nicht während des Vorbeifahrens lesen und begreifen und sind somit eher hinderlich als förderlich.

Aus diesem Grund wird empfohlen, über eine aussagekräftige Startbeschilderung lediglich einen Hinweis auf das bestehende Parkleitsystem zu geben. Die Bandbreite der Gestaltung ist groß, weswegen im Anschluss mehrere mögliche Varianten aufgezeigt werden:

Abbildung 6 zeigt beispielhaft eine Startbeschilderung, die sich das klassische Begrüßungsschild zum Vorbild genommen hat. Solche Informationspunkte können dann auch noch mit weiteren – auch variablen – Tafeln ergänzt werden (bspw. mit einer Aufführung der Partnerstädte oder mit Hinweisen zu bevorstehenden Veranstaltungen).



Abbildung 6: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 1

Die Varianten 2 bis 4 (siehe **Abbildung 7**) lehnen sich dahingegen an die RWB 2000 an und sorgen somit für eine gute Begreifbarkeit. Auch dabei können zusätzliche Informationen vermittelt werden.



Abbildung 7: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 3 bis 5

Großflächige Informationstafeln mit einem Stadtplan, Veranstaltungskalender, touristischen Informationen etc. können unabhängig von der Parkleit-Beschilderung direkt an manchen Parkieranlagen installiert werden. Solche Informationstafeln in der Stadtmitteln besitzen den Vorteil, dass die meisten Ziele in unmittelbarer Nähe sind und sich ortsunkundige Besucher besser orientieren können – vor allem wenn an diesen Standorten eine aussagekräftige Fußwegebeschilderung vorhanden ist. Zusätzlich sind diese Informationstafeln auch mit der Benennung der Anlage zu versehen, damit sich diese besser einprägen kann.

7 Zusammenfassung

Ein Parkleitsystem soll dazu beitragen, Verkehrsteilnehmer zielgerichtet zu den Parkierungsmöglichkeiten hinzuleiten – ohne dabei unnötigen Parksuchverkehr zu erzeugen.

Da in Weiden i.d.OPf. mit dem Parkleitsystem hauptsächlich ortsunkundige Besucher angesprochen werden sollen, wird ein statisches Beschilderungssystem empfohlen. Zentraler Bestandteil der Konzeption ist die direkte Zielführung der Parksuchverkehre zu den Parkierungsanlagen.

Mittels Zielspinnen wurden für die einzelnen Parkierungsanlagen Routenpläne erstellt. Durch die Verknüpfung und Überlagerung der einzelnen Zielspinnen ergibt sich ein Zielführungsplan inklusive empfohlener Standorte für die Beschilderung. Die Beschilderung ist mit einheitlichen Bezeichnungen der Parkierungsanlagen auf sämtlichen Wegweisern zu versehen. Durch ein klar strukturiertes einheitliches Design sind die hohen Anforderungen an Konsistenz, Zuverlässigkeit, Lesbarkeit und frühzeitige Erkennbarkeit zu erfüllen, so dass eine Anlehnung an die Richtlinien für die wegweisende Beschilderung angestrebt wird.

Mit dem vorgeschlagenen Parkleitsystem kann eine umfangreiche Information und Lenkung des Parksuchverkehrs ermöglicht werden, die den örtlichen Gegebenheiten angemessen ist. Dabei wurden im Innenstadtgebiet von Weiden i.d.OPf. dreizehn bestehende Parkierungsanlagen als relevant eingestuft und in die Konzeption des Parkleitsystems aufgenommen. Das Parkleitsystem ist so konzipiert, dass zukünftige Parkierungsanlagen nachträglich in das System eingefügt werden bzw. Änderungen leicht und kostengünstig umgesetzt werden können.

Zusätzlich sollte über das Parkleitsystem informiert werden. Über Flyer oder insbesondere über die Website der Stadt sollte, am besten in Verbindung mit weiteren Informationen zur Anzahl der Stellplätze und deren Bewirtschaftung, mit dem System geworben werden.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: keine intuitive Benennung	3
Abbildung 2: Hinweisschilder schwer verständlich	4
Abbildung 3: empfohlene Gestaltung Beschilderung f. Führungspunkte	10
Abbildung 4: empfohlene Gestaltung Beschilderung f. Entscheidungspunkte	11
Abbildung 5: Beispiel für Zusatzinformationen auf Beschilderung	12
Abbildung 6: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 1	13
Abbildung 7: Beispiel für Startbeschilderung – Variante 3 bis 5	13

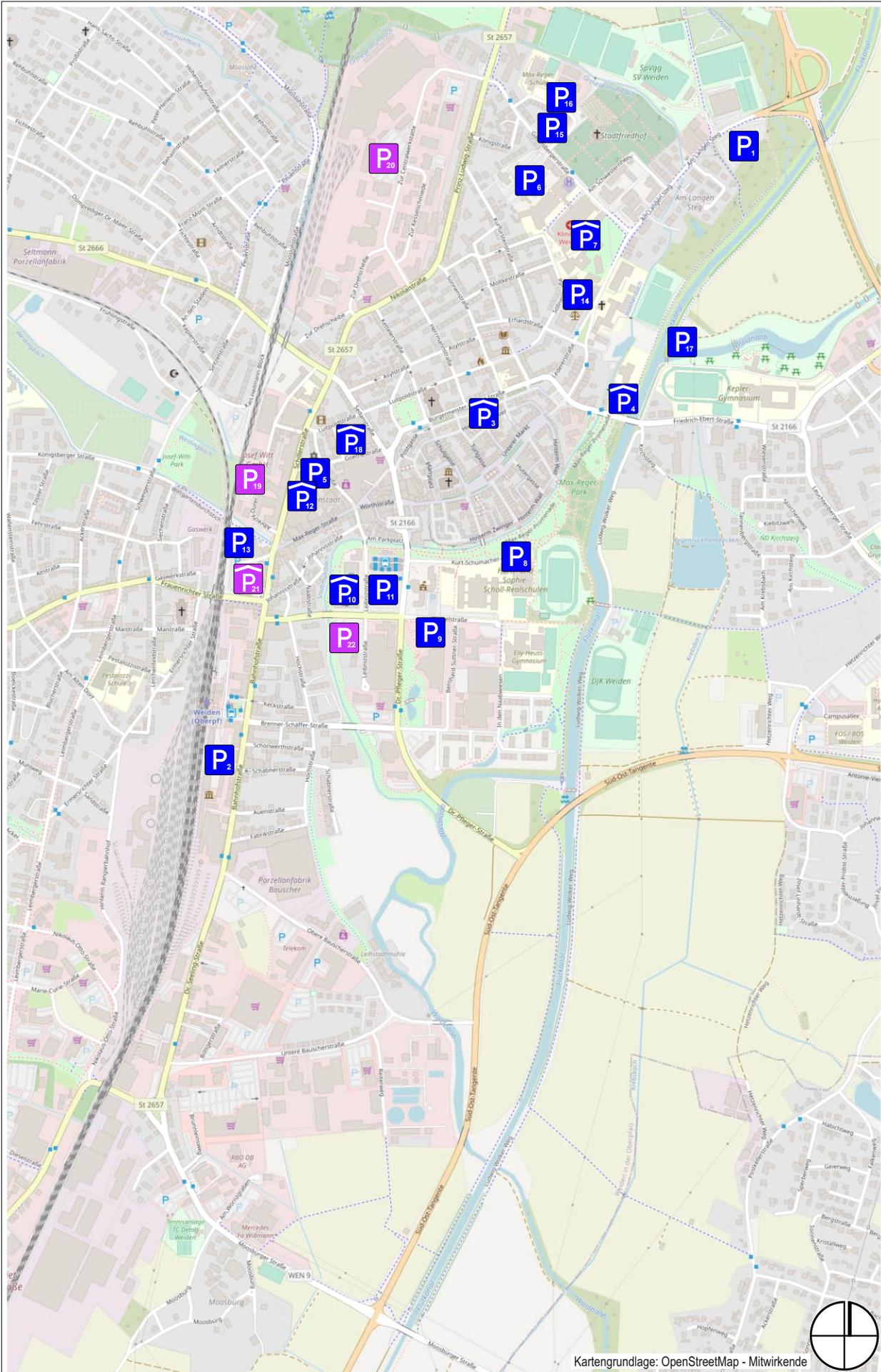
Tabellen im Text:

Tabelle 1: Parkierungsanlagen Innenstadtbereich	2
Tabelle 2: relevante Parkierungsanlagen für Parkleitsystem	6
Tabelle 3: empfohlene Benennung der relevanten Parkierungsanlagen	8

Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1	Übersicht Parkraumangebot
Plan 2	Relevante Parkierungsanlagen für Parkleitsystem
Plan 3	Benennung der Parkierungsanlagen
Plan 4	Zielführungspläne
Plan 4.1	Zielführung Zufluss aus Süden
Plan 4.2	Zielführung Zufluss aus Westen
Plan 4.3	Zielführung Zufluss aus Nordwesten
Plan 4.4	Zielführung Zufluss aus Norden
Plan 4.5	Zielführung Zufluss aus Nordosten
Plan 4.6	Zielführung Zufluss aus Osten
Plan 4.7	"Parken in der Innenstadt" – Überlagerung der Zielspinnen
Plan 5	Zielführungspunkte

Pläne

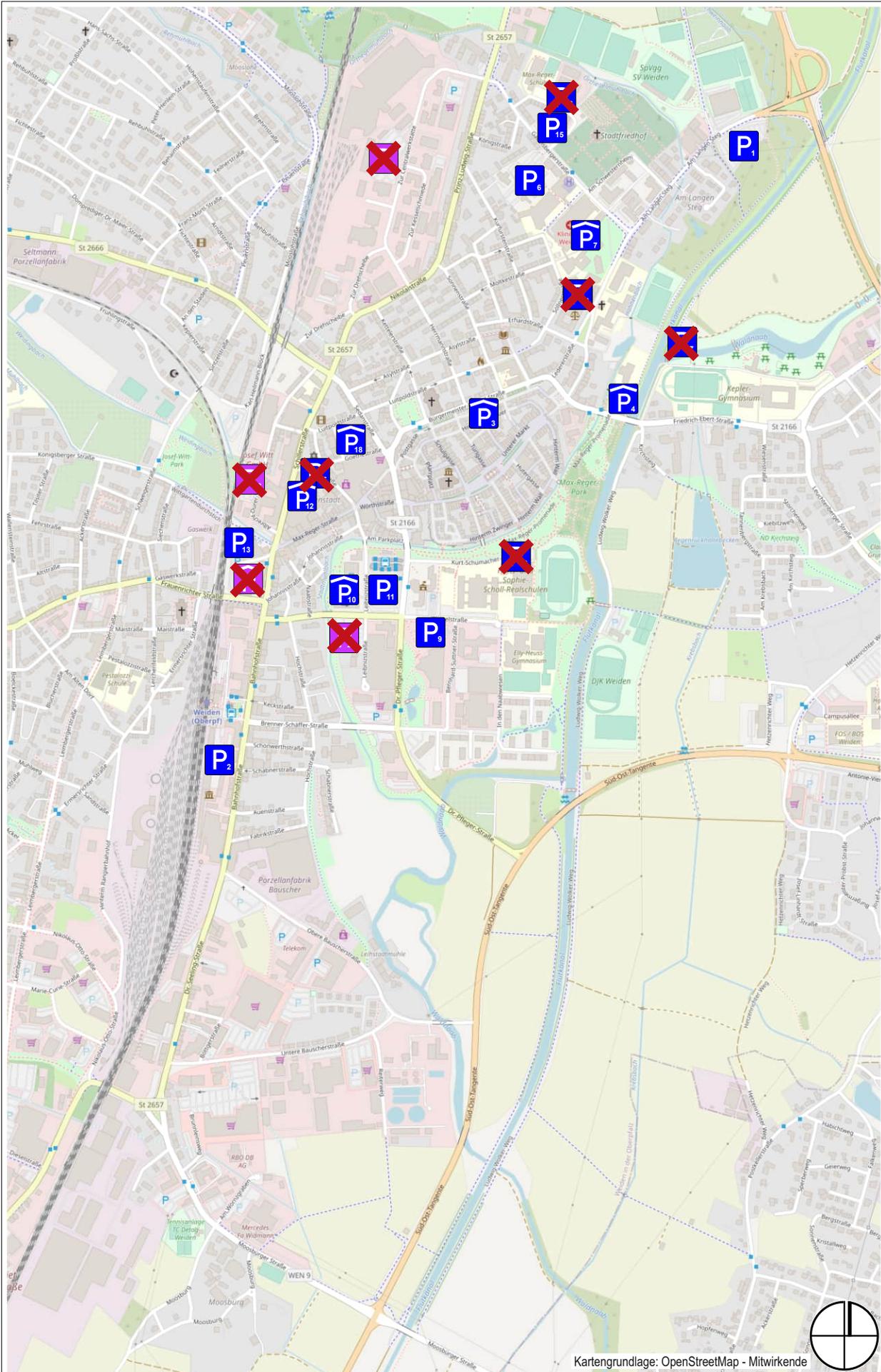


Angebot Parkierungsanlagen:
öffentlich
eingeschränkte Nutzung (nur für Berechtigte)

Übersicht
Angebot Parkierungsanlagen

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 02.09.2022

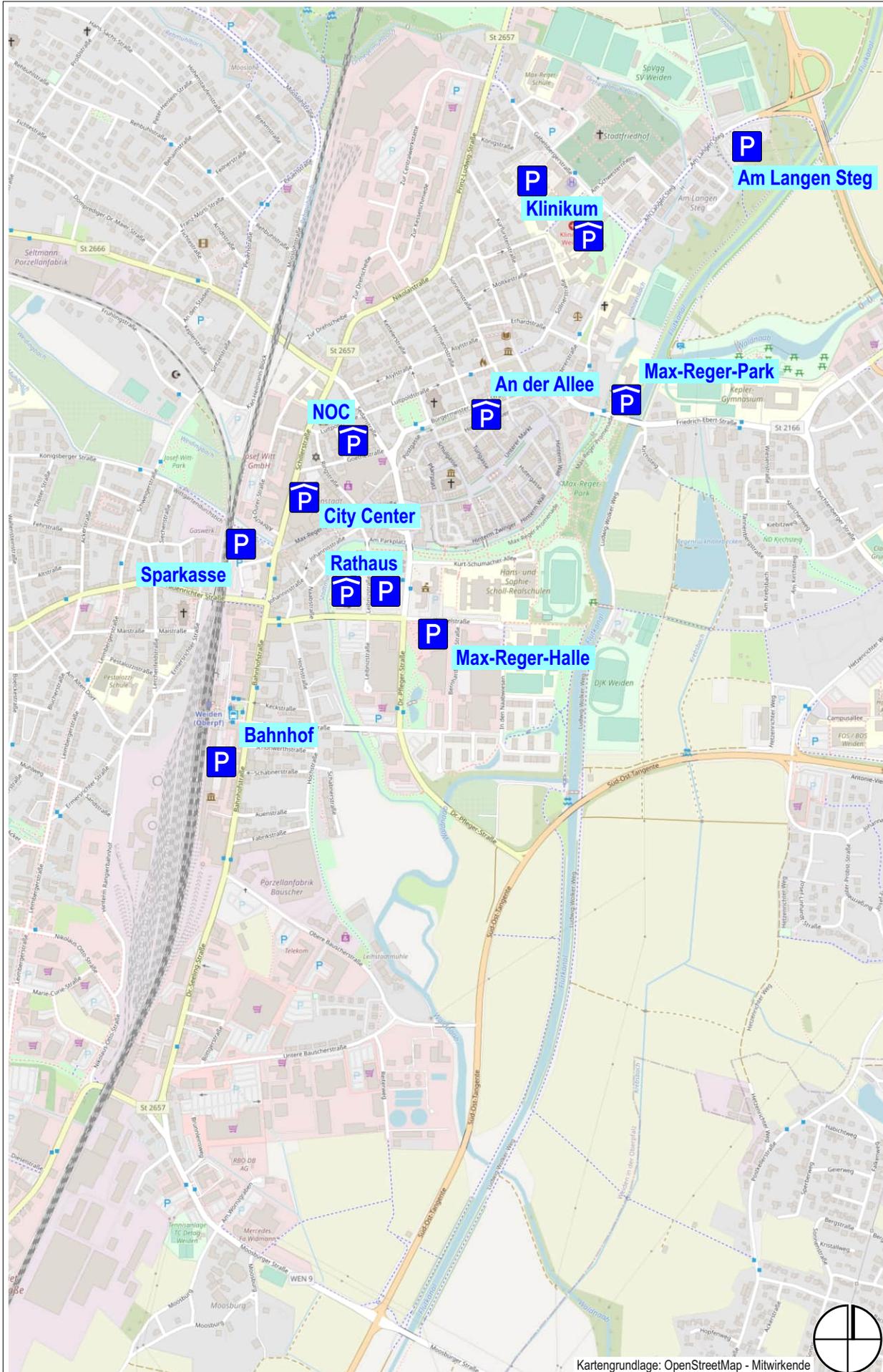


✗ nicht in PLS aufnehmen

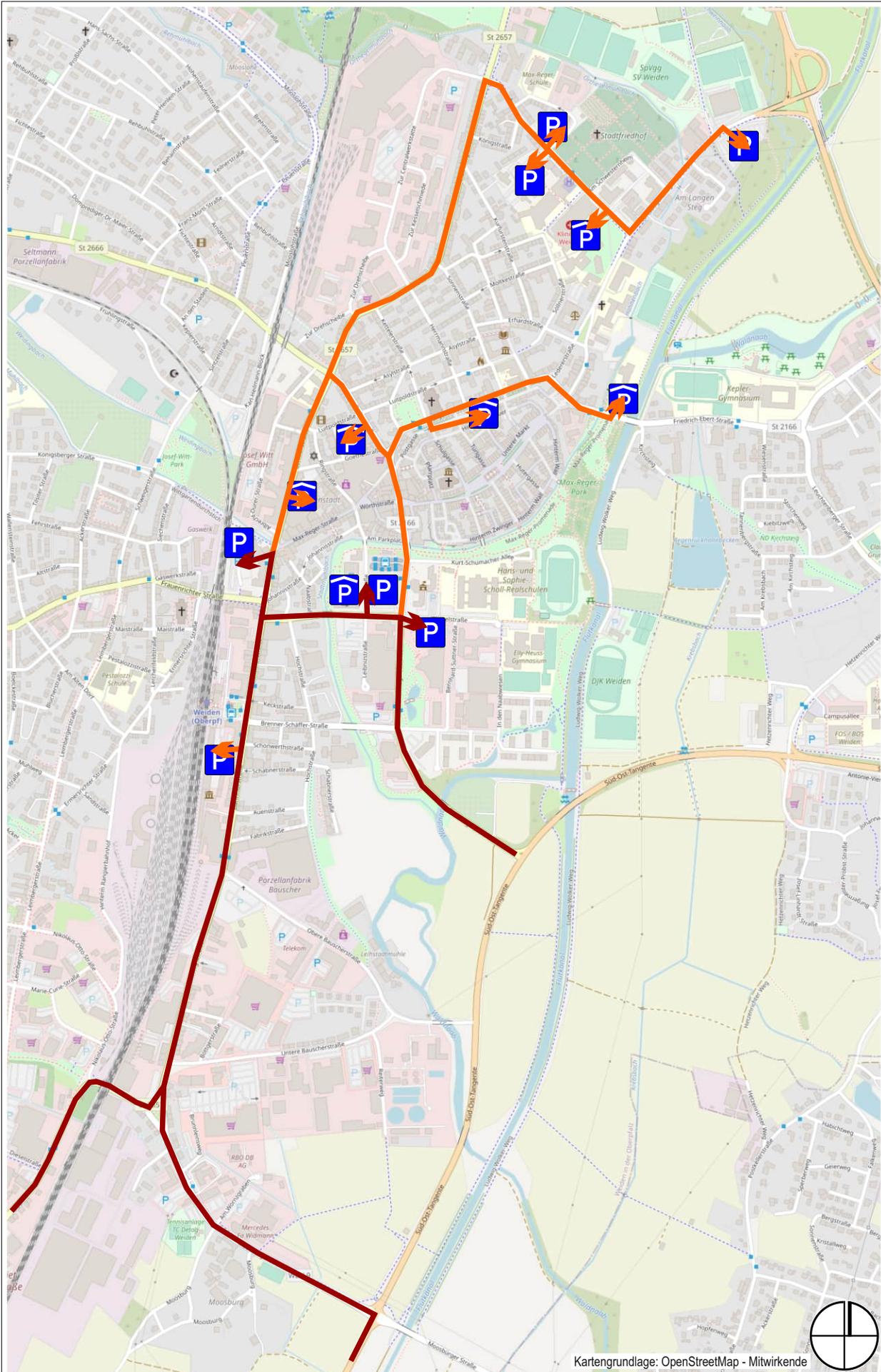
Relevante Parkieranlagen
für Parkleitsystem (PLS)

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 02.09.2022



Benennung der Parkieranlagen



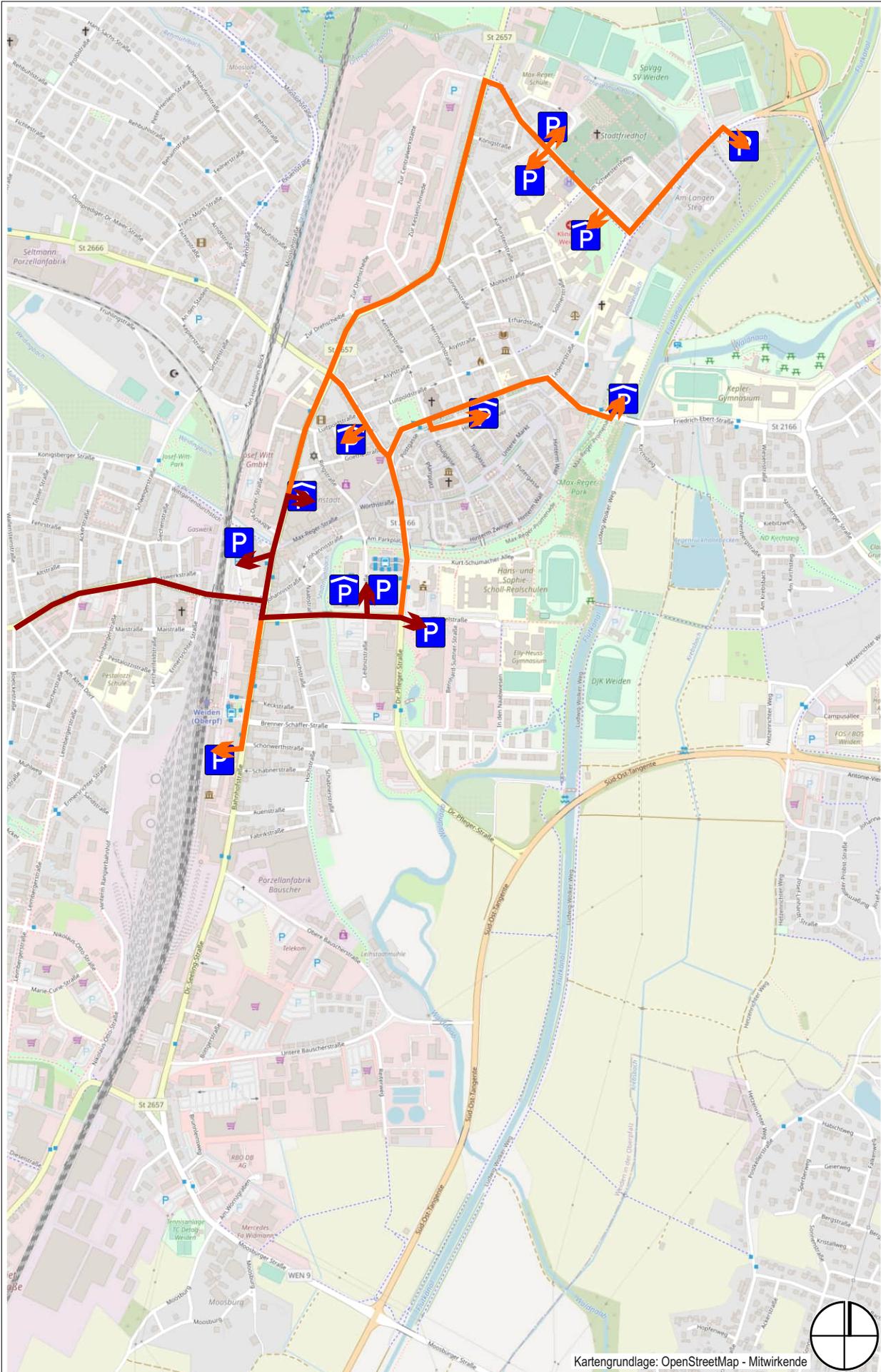
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



Stand: 02.09.2022

 direkte Führung
 indirekte Führung

Zielführung
Zufluss aus Süden

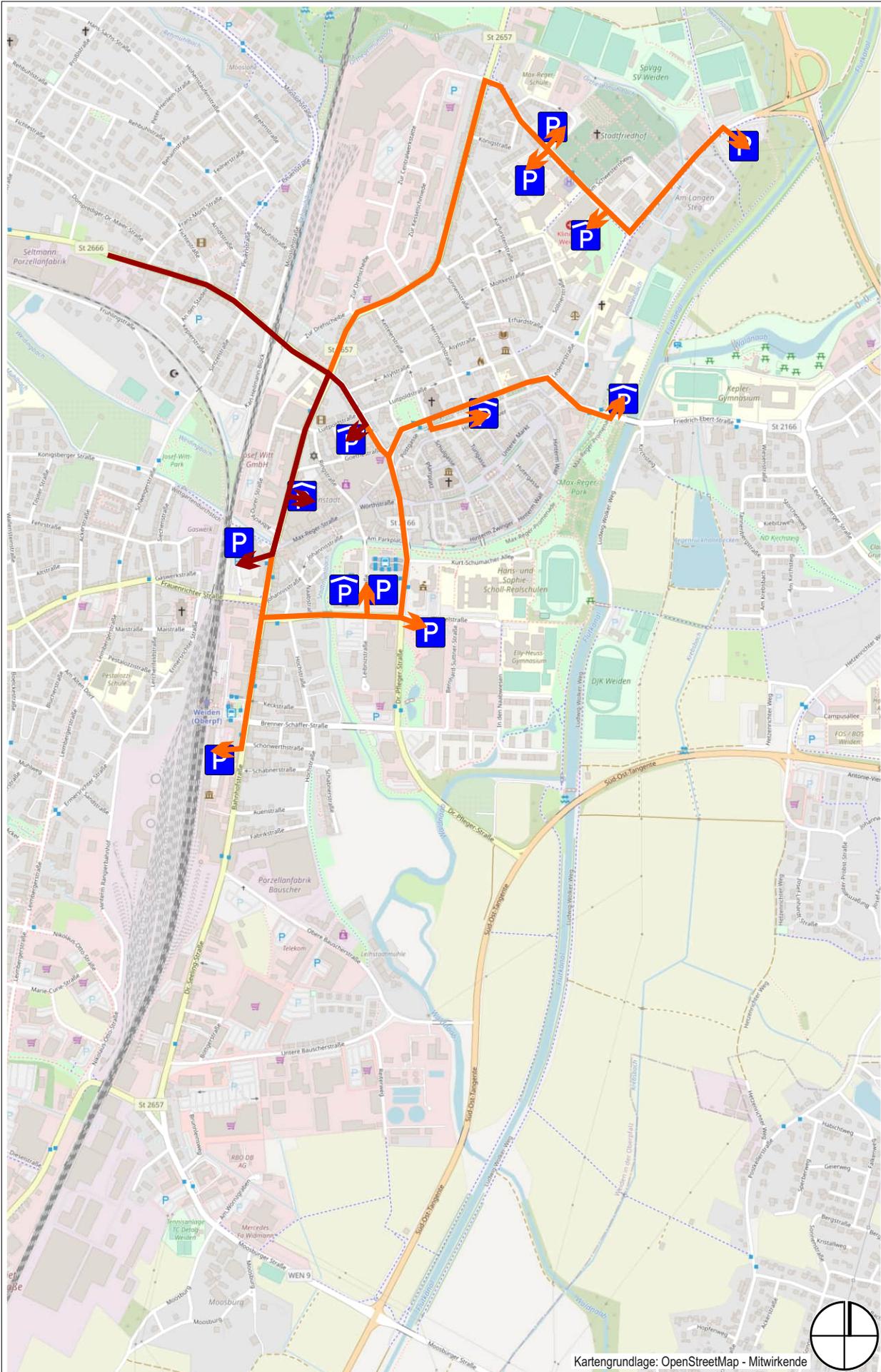


Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 02.09.2022

-  direkte Führung
-  indirekte Führung

Zielführung
Zufluss aus Westen



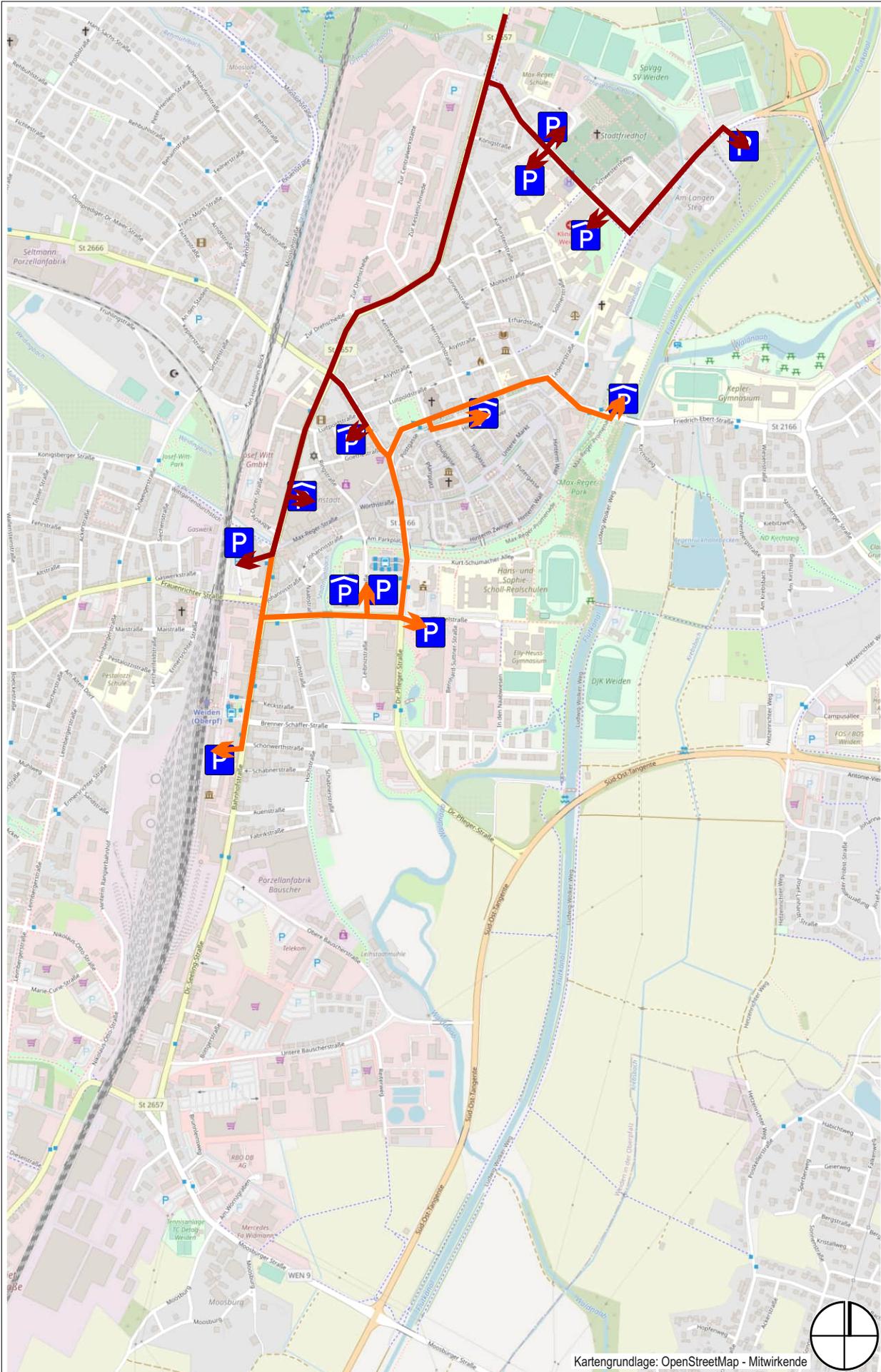
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



Stand: 02.09.2022

 direkte Führung
 indirekte Führung

Zielführung
 Zufluss aus Nordwesten



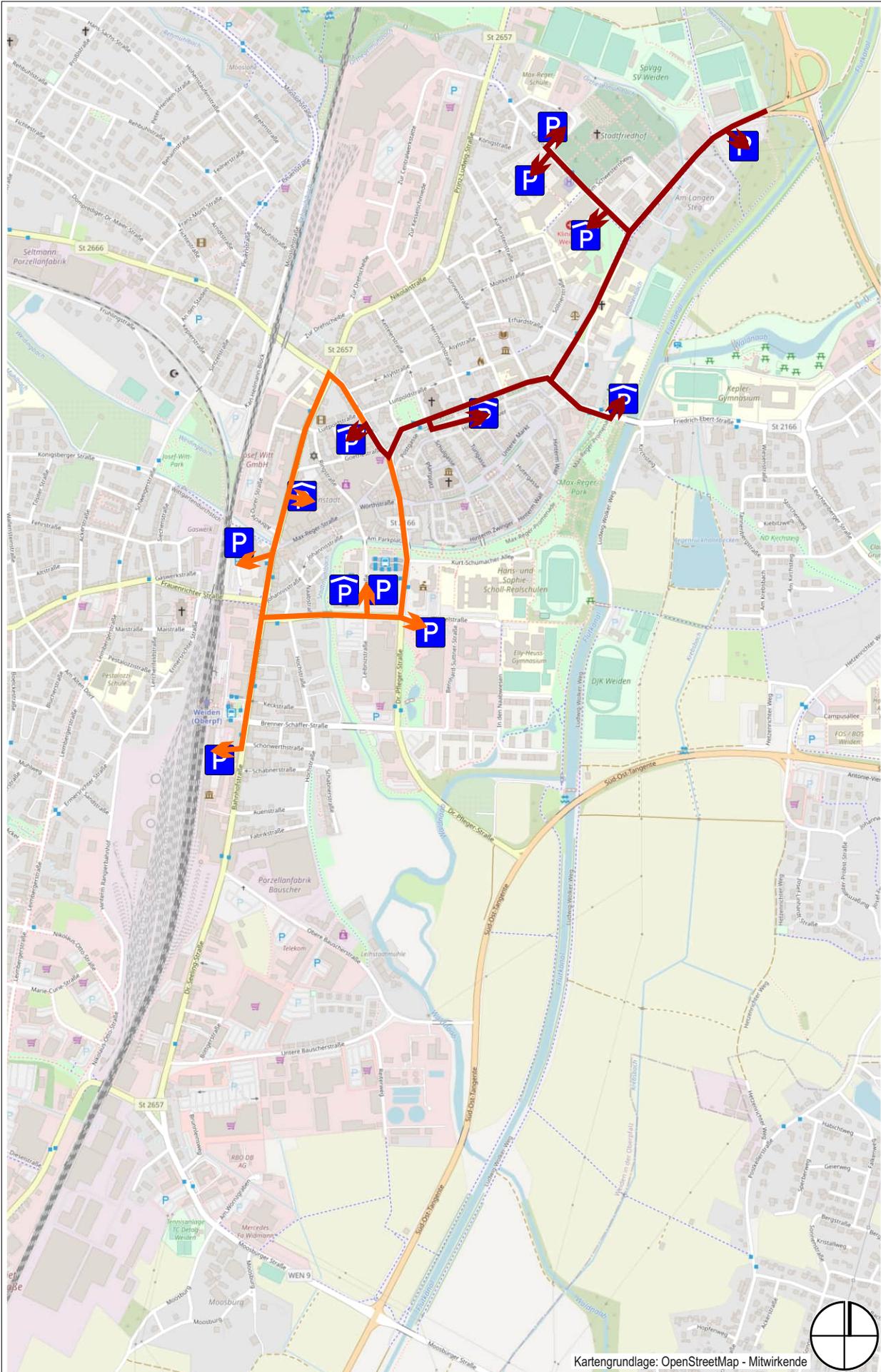
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



Stand: 02.09.2022

- direkte Führung
- indirekte Führung

Zielführung
Zufluss aus Norden



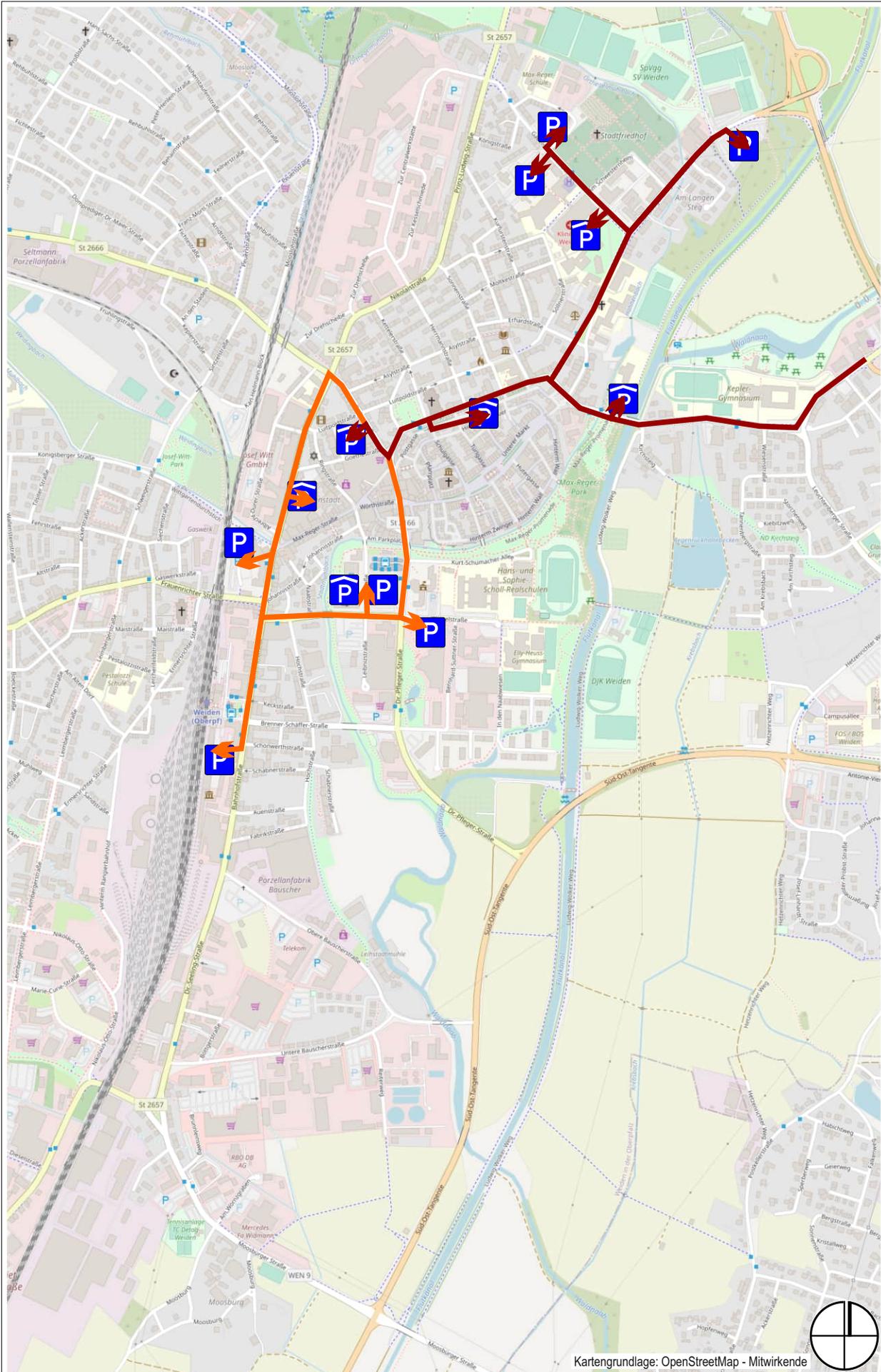
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



Stand: 02.09.2022

 direkte Führung
 indirekte Führung

Zielführung
Zufluss aus Nordosten



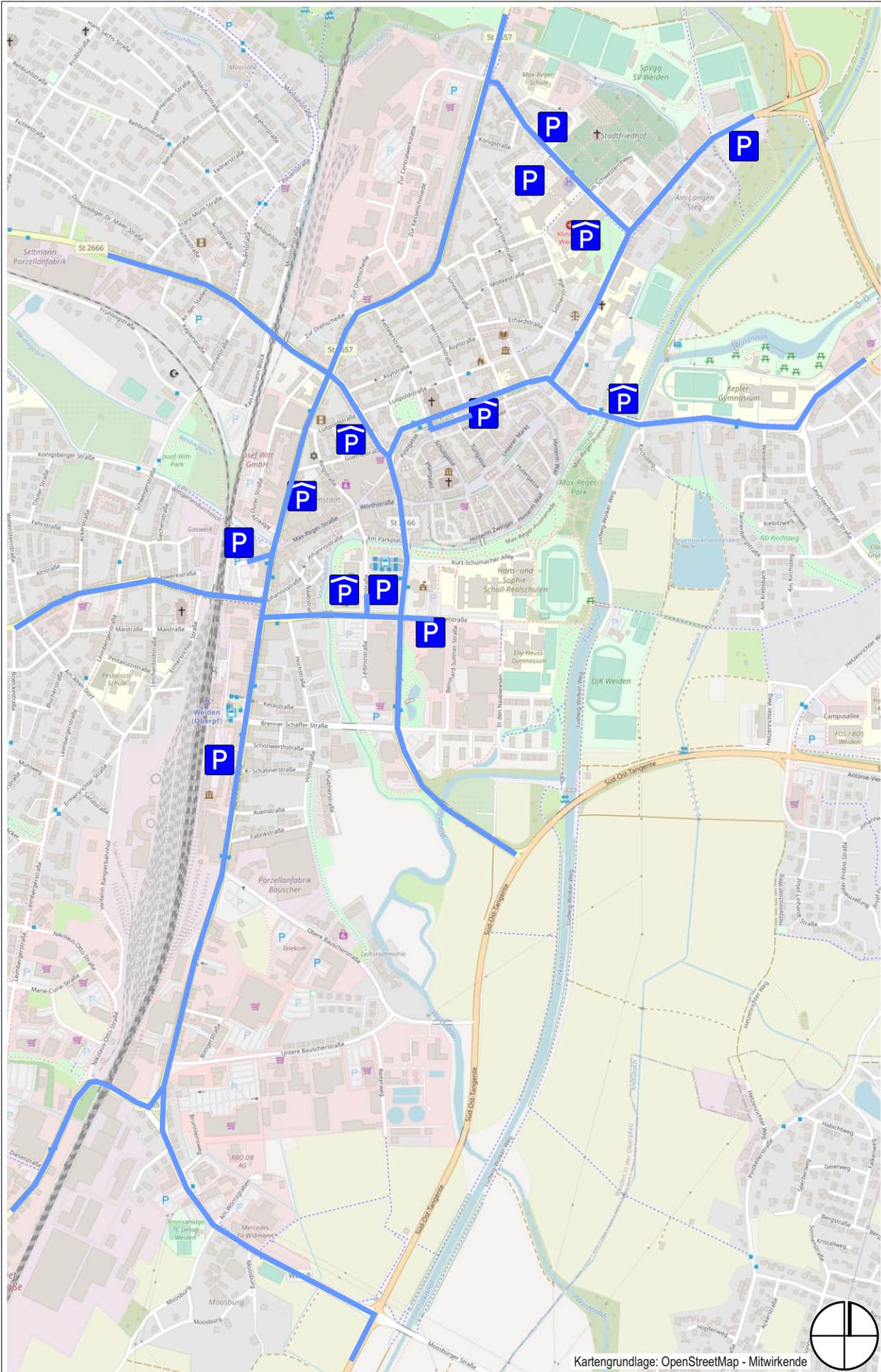
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



Stand: 02.09.2022

 direkte Führung
 indirekte Führung

Zielführung
Zufluss aus Osten



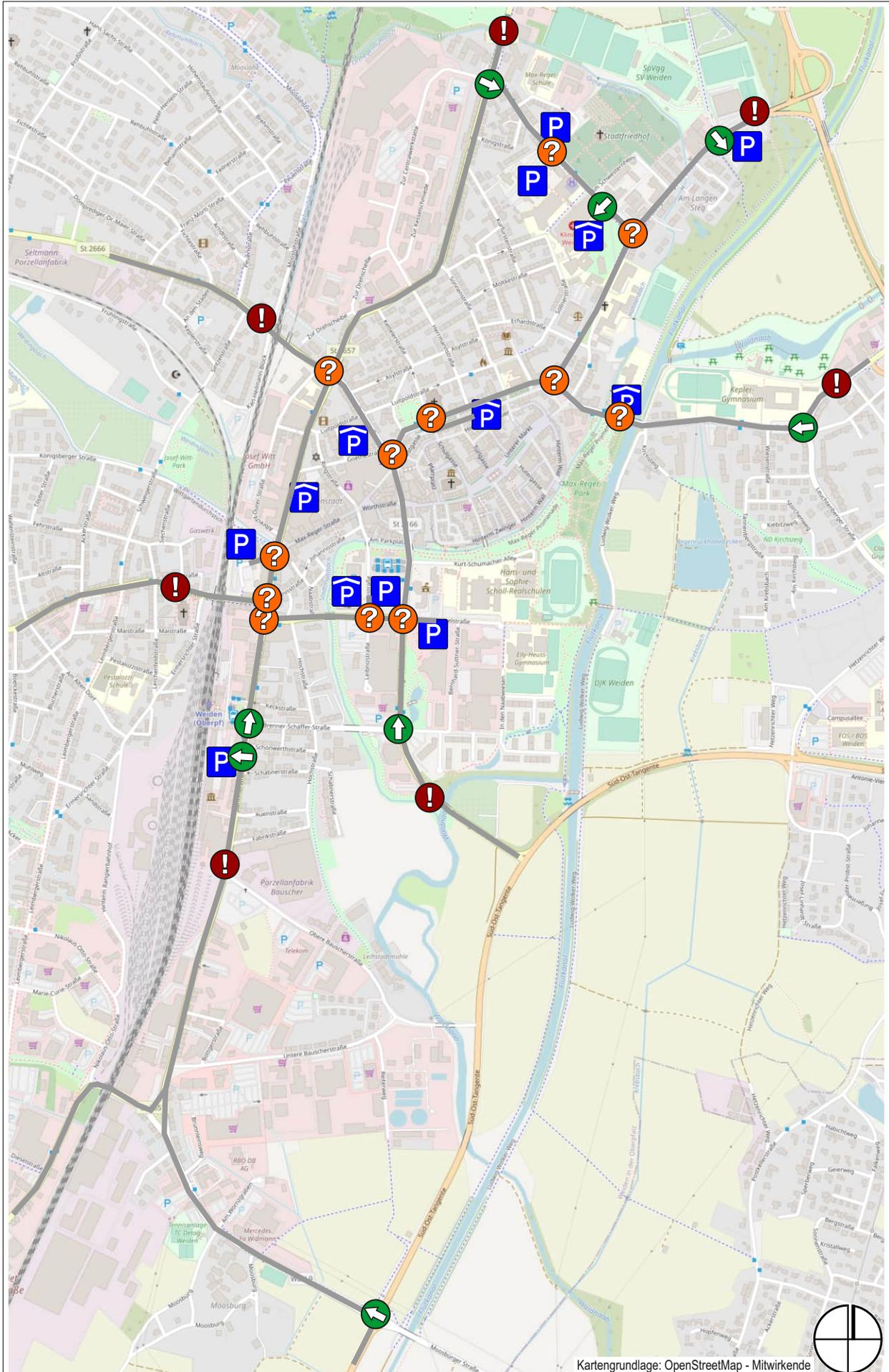
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



Stand: 02.09.2022

— „Parken in der Innenstadt“ - einbezogenes Straßennetz

Zielführung
„Parken in der Innenstadt“
Überlagerung der Zielspinnen



Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



Stand: 02.09.2022

-  Hinweis auf bestehendes PLS
-  Entscheidungspunkt
-  Führungspunkt

Zielführungspunkte

Anlage 10
Stellungnahme „Neuorganisation ZOB Naabwiesen“



*** STELLUNGNAHME – 02.09.2022 ***

Neuorganisation des ZOB Naabwiesen
Weiden i.d.OPf.

1 Einleitung

Der ZOB Naabwiesen nördlich des gleichnamigen Großparkplatzes ist der betriebliche Mittelpunkt des Stadtbusnetzes der Stadt Weiden. Für die Aufwertung des Naabwiesenareals soll geprüft werden, inwieweit Lage und Anordnung der Bushaltestellen verändert werden können.

Für die Neuordnung des Naabwiesenareals steht die gesamte Fläche des Naabwiesenareals zwischen Stadtmühlbach, Dr.-Pfleger-Straße und Weigelstraße zur Verfügung (ca. 2 ha). Geplant sind eine hohe Nutzungsmischung und Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität. Insbesondere der nördliche Bereich soll als Rathausvorplatz aufgewertet werden.

Die Vorschläge zur Neuorganisation des ZOB Naabwiesen berücksichtigen die potenzielle Weiterentwicklung des Busverkehrs in der Stadt und Region Weiden gemäß dem Entwurf zum Mobilitätskonzept Weiden.

2 Heutige Funktion des ZOB Naabwiesen

Funktionalität und Wirtschaftlichkeit eines ÖPNV-Systems sind an eine passende Infrastruktur gebunden. Wie viele andere Stadtbusnetze weist der Stadtbus Weiden eine sternförmige Netzstruktur mit zentraler Bushaltestelle auf. Der ZOB Naabwiesen übernimmt dabei folgende Funktionen:

- Haupterschließung der Innenstadt (Fußgängerzone, Altstadt, Rathaus) mit Halt aller Linien des Stadtbusnetzes
- Zentrale Umsteigehaltestelle mit Anschlusssystem, das längere Wartezeiten beim Umsteigen vermeidet
- Ausstattung der zentralen Haltestelle mit betrieblichen Einrichtungen wie Pausenraum, sanitären Anlagen und Buswarteflächen

Mit der zentralen Haltestelle können somit zahlreiche Betriebsabläufe konzentriert an einer Stelle erfolgen und fahrplanmäßige Standzeiten für unterschiedliche Zwecke genutzt werden.

Durch die zentrale Lage des ZOB Naabwiesen können die meisten Linienäste des Stadtbusnetzes mit 30-Minuten-Umläufen bedient werden. Die Standzeit des Anschlusssystems am ZOB dient hierbei auch dem Abbau von Verspätungen, da im übrigen Linienverlauf i. d. R. keine Fahrzeitpuffer oder Pausenzeiten im Fahrplan enthalten sind. Durch diese betriebliche Optimierung kann zwar ein wirtschaftlicher Taktverkehr mit geringen Verlustzeiten durchgeführt werden, das Bussystem reagiert aber auch sensibel auf Fahrzeitverlängerungen auf einzelnen Linien.

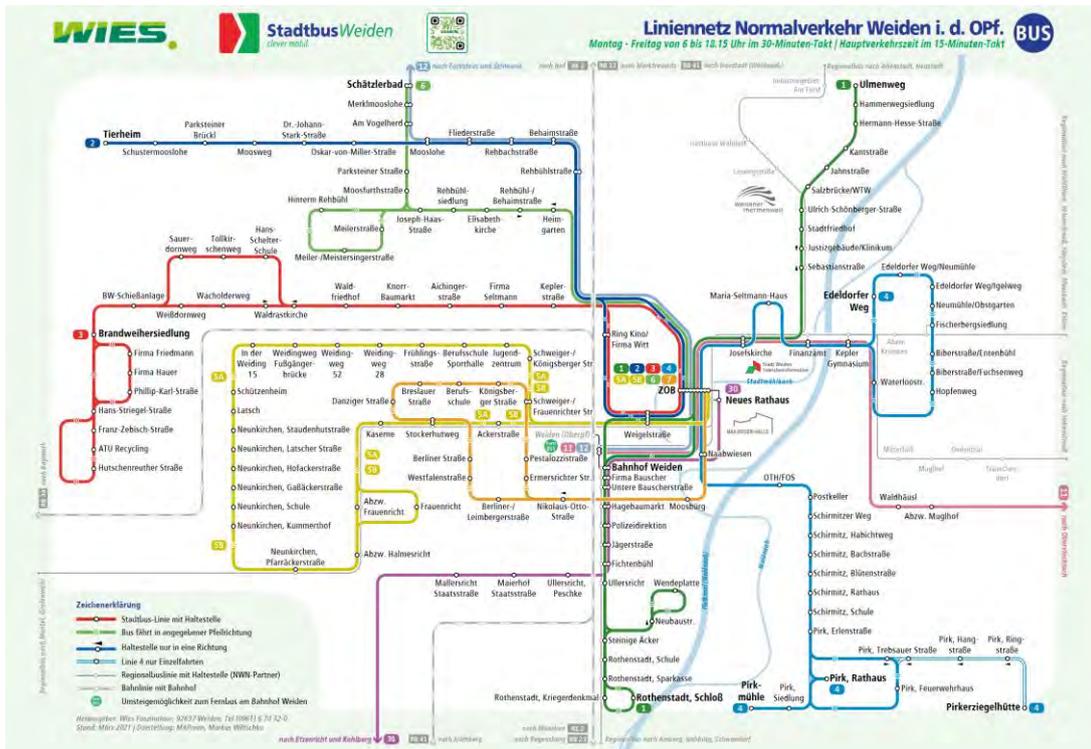


Abbildung 1: Busliniennetz Weiden
(Quelle: www.wies-bus.de)

Der Belegungsplan des ZOB Naabwiesen verdeutlicht die heutige Nutzung der zentralen Haltestelle. Für alle Stadtbuslinien stehen eigene Haltestellenbuchten zur Verfügung, sodass alle Linien gleichzeitig halten können. Zusätzlich gibt es Haltepositionen für die Regionalbuslinien nach Oberviechtach und Parkstein und eine freie Haltestelle für Pausen oder Einsatzfahrten. Die übrigen Regionalbuslinien bedienen die Haltestelle Neues Rathaus in der Dr.-Pfleger-Straße. Zwischen ZOB und Großparkplatz ist eine Stellplatzreihe für wartende Busse angeordnet.

Die Anordnung der Bussteige und die zugehörigen Fahrbahnflächen ermöglichen eine flexible Bedienung des ZOB. Linien können den ZOB sowohl als Durchmesserlinien durchfahren als auch als Radiallinien dort beginnen und enden. Über die Fahrgassen des ZOB sind Fahrtrichtungswechsel in alle Richtungen möglich.

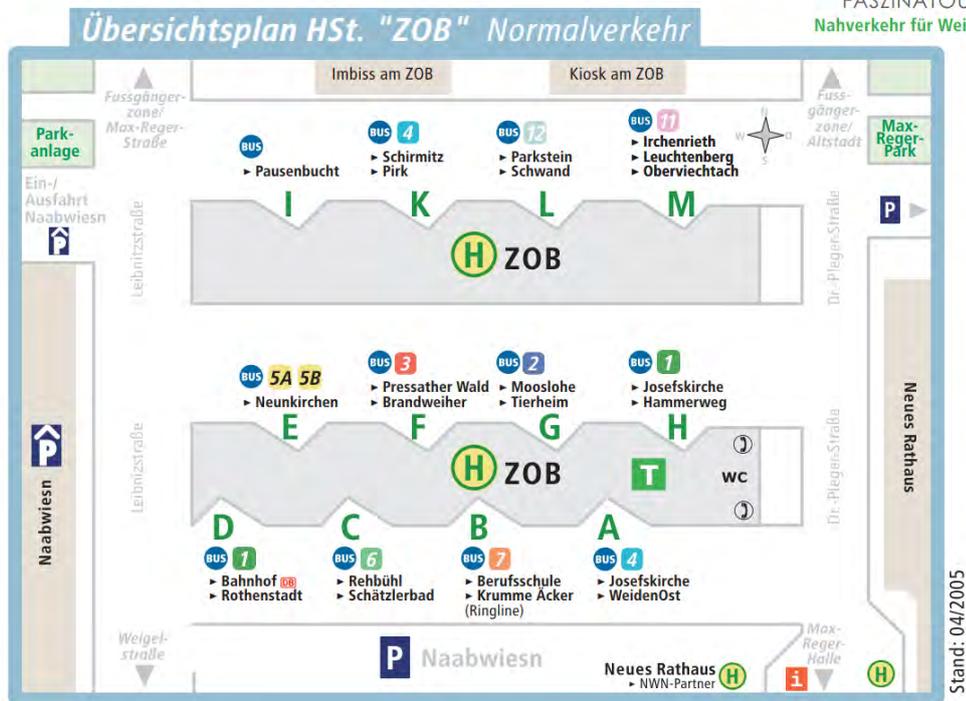


Abbildung 2: ZOB-Belegungsplan
(Quelle: www.wies-bus.de)

3 Weiterentwicklung des Stadtbusnetzes

Die Stadt Weiden verfügt im Tagesverkehr über ein sehr gutes Stadtbusnetz. Die Anbindung nahezu aller Stadtteile in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt ist im Vergleich zu anderen Mittelstädten herausragend. Zusätzliche Linien im Anschlusssystem der Hauptverkehrszeit sind am ZOB daher nur in geringem Umfang sinnvoll, denkbar wäre beispielsweise eine zusätzliche Anbindung des Gewerbegebiets Nord in Ergänzung zum Regionalbus.

Die Vorschläge des Mobilitätskonzepts zur Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs umfassen im Wesentlichen die Modernisierung der Infrastruktur, insbesondere den barrierefreien Ausbau der Haltestellen, dynamische Fahrgastinformation und die Beschleunigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen. Im Busangebot können insbesondere zusätzliche Fahrten in den Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende sowie auf tangentialen Stadtteilverbindungen (Ringlinien) eine Verbesserung bewirken. Bestehende Radiallinien sollten am ZOB zu Durchmesserlinien verknüpft werden, um Umsteigezwänge zu vermeiden.



Abbildung 3: Vorschlag zur Weiterentwicklung des Stadtbus-Netzes mit Durchmesser- und Ringlinien
(Kartengrundlage: OpenStreetMap – Mitwirkende)

Für eine optimale Bedienung der Innenstadt soll der Busverkehr weiterhin auf einer Stammstrecke durch die Dr.-Pfleger- und Sedanstraße geführt werden, eine neue Haltestelle in der Sedanstraße könnte hierbei die nördliche Innenstadt besser erschließen. Eine zusätzliche Altstadterschließung könnte mit einem ergänzenden Altstadt-Shuttle vorgenommen werden. Zur verbesserten Anbindung des Bahnhofs könnten einzelne Linien vom ZOB zum Bahnhof verlängert werden.¹

¹ Die genannten Maßnahmen sind in Abstimmung mit Wies Faszinatour gut geeignet, den Stadtbusverkehr in Weiden weiter zu verbessern. Sie stehen unter dem Vorbehalt der technischen und finanziellen Machbarkeit, die in zukünftigen Planungsschritten zu prüfen ist.

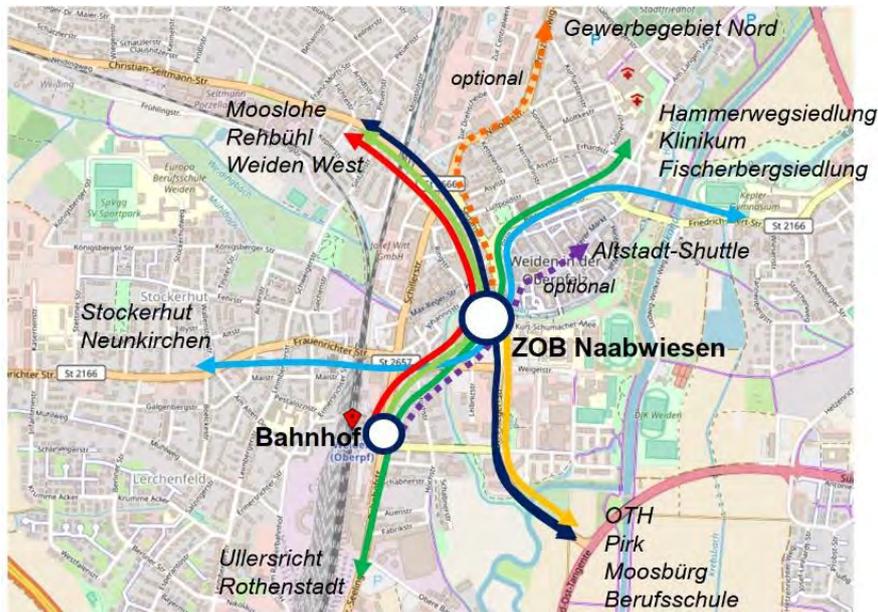


Abbildung 4: Vorschlag zur Weiterentwicklung des Busnetzes in der Innenstadt
(Kartengrundlage: OpenStreetMap – Mitwirkende)

Im Regionalbusverkehr befahren fast alle Linien die Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Haltestelle „Neues Rathaus“, die in unmittelbarer Nähe des ZOB in der Dr.-Pfleger-Straße angeordnet wird. Bei einer Neugestaltung des Naabwiesenareals ist eine gemeinsame Haltestelle für den Stadt- und Regionalbus zweckmäßig. Im Mobilitätskonzept wird für alle Linien im Stadt-Umland-Verkehr ein Taktfahrplan (60-Minuten-Takt) mit Ausrichtung auf den Schienenverkehr im Bahnhof Weiden vorgeschlagen.

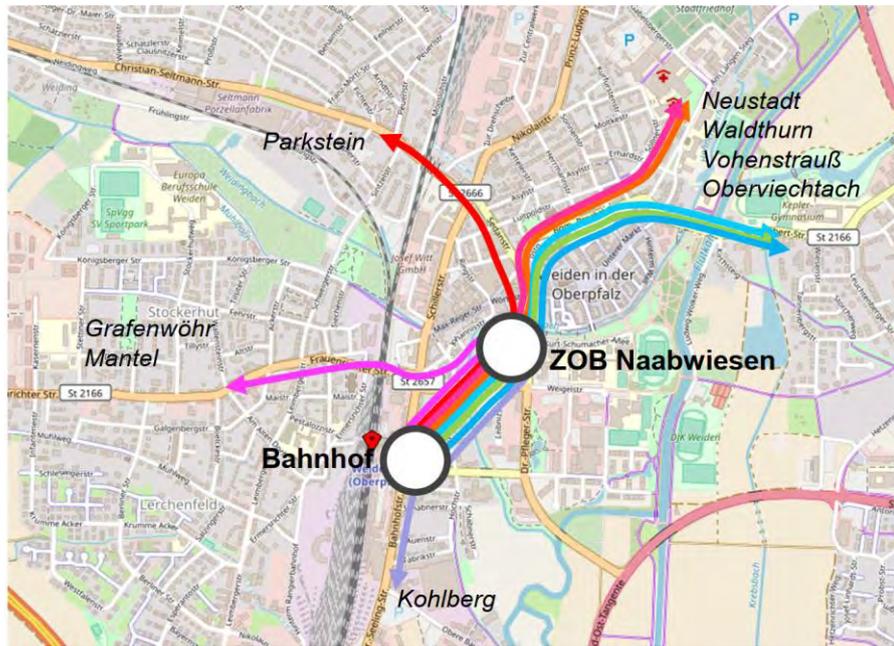


Abbildung 5: Linienführung Regionalbus
(Kartengrundlage: OpenStreetMap – Mitwirkende)

4 Vorschläge zur Lage des ZOB

Das Stadtbussystem in Weiden mit zentraler Haltestelle am ZOB Naabwiesen ist nach einem gängigen Prinzip für Stadtbusnetze in Mittelstädten aufgebaut und lässt sich auf Grund der Siedlungsstruktur vergleichsweise idealtypisch sternförmig umsetzen. Eine alternative Netzgestaltung ohne zentrale Haltestelle in den Naabwiesen ist für die Stadtgröße von Weiden nicht sinnvoll:

- Viele Ziele sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt (z.B. weiterführende Schulen, Einzelhandel, Sport und Freizeitziele) und können teilweise nicht mit direkten ÖPNV-Linien erreicht werden. Mit dem Anschlusssystem am ZOB können erforderliche Umstiege erleichtert werden. Bei einer Verschlechterung von Umsteigebeziehungen in der Innenstadt werden die ÖPNV-Reisezeiten trotz kurzer Entfernungen vielfach ungünstig.
- Die hochwertige Infrastruktur des ZOB gleicht Verkehrsstörungen auf den Linienwegen aus. Ungeeignete Infrastruktur im Stadtzentrum kann zu weiteren Problemen im Verkehrsablauf (Rückstaus, Verspätungen) führen, die dann innerhalb der bestehenden Fahrzeugumläufe nicht mehr ausgeglichen werden können. Es kann für dieselbe Erschließungs- und Bedienungsqualität ein wesentlich höherer Betriebsaufwand erforderlich werden.
- Eine Verringerung der innerstädtischen Betriebsinfrastruktur kann zusätzliche Infrastruktur in den Stadtteilen, z. B. Pausenflächen, sanitäre Anlagen, erforderlich machen.

Wesentliche Voraussetzung für eine kundenfreundliche und wirtschaftliche Lageoptimierung ist daher die Beibehaltung der prinzipiellen Lage in den Naabwiesen, um das heutige Fahrplankonzept mit 30-Minuten-Umläufen und attraktiven Umsteigeverbindungen beibehalten zu können. Der konkrete Standort im Naabwiesenareal ist dabei variabel. Die Fahrwegänderungen, die sich durch eine Standortverlagerung ergeben sind unkritisch, so lange eine direkte Anbindung an die Dr.-Pfleger-Straße und die Weigelstraße gegeben ist und Wendemöglichkeiten im Bereich des ZOB hergestellt werden.

Es ist insbesondere zu vermeiden, dass der ZOB in einer Sackgasse angelegt wird und hierdurch Umwegfahrten mit Fahrzeitverlängerungen entstehen. Ebenso ist für kurze Anfahrtswege zum ZOB die ÖPNV-Stammstrecke über die Dr.-Pfleger-Straße und Sedanstraße beizubehalten.



Abbildung 6: Empfehlung zur Streckenführung in der Innenstadt
(Kartengrundlage: OpenStreetMap – Mitwirkende)

Aus der Streckenführung in der Innenstadt und den Busliniennetzen lassen sich folgende Anforderungen an die Lage des ZOB ableiten:

- Möglichst optimale Lage entlang der Streckenführung Innenstadt – Weigelstraße
- Gute Lage entlang der Streckenführung Innenstadt – Dr.-Pfleger-Straße – Südosttangente
- Bereitstellung von Wendemöglichkeiten Innenstadt – ZOB – Innenstadt und Weigelstraße – ZOB – Weigelstraße



Abbildung 7: Idealisierte Darstellung der Fahrbeziehungen in den Naabwiesen
(Kartengrundlage: OpenStreetMap – Mitwirkende)

Hinsichtlich der Lage auf dem Naabwiesenareal ist neben den betrieblichen Aspekten die Erschließungsfunktion für die Innenstadt zu berücksichtigen. Je nördlicher der ZOB angeordnet wird, desto kürzer sind die Fußwege zur Altstadt und zur Fußgängerzone. Mit einer zusätzlichen Haltestelle in der Sedanstraße könnte die Erschließungsfunktion des ZOB verringert werden und damit ein höherer Freiheitsgrad bei der Lage auf dem Naabwiesenareal erzielt werden.

Betrachtet wurden folgende Standorte:

- 1) heutiger Standort im Norden des Naabwiesenareals
- 2) Optimale Lage in den Linienwegen
- 3) Lage im Süden an der Weigelstraße
- 4) Blockumfahrt
- 5) Leibnizstraße

Die einzelnen Standorte auf dem Naabwiesenareal unterscheiden sich im Wesentlichen bei der Integration in die geplante Bebauung. In den Varianten 1 und 3 liegt der ZOB in Randlage, so dass die zukünftige Bebauung nur tangiert wird. In den Varianten 2 und 4 wird der ZOB in einen Gebäudeblock zwischen Leibnizstraße, Dr.-Pfleger-Straße und Weigelstraße integriert. An- und Abfahrt erfolgen in den Varianten 1-4 über die Dr.-Pfleger-Straße und Weigelstraße, in Variante 1, d. h. dem heutigen Standort auch über die Leibnizstraße.

In Variante 5 liegt der ZOB mittig zwischen der zukünftigen Bebauung, die Anbindung erfolgt über die Leibnizstraße und am nördlichen Rand des Naabwiesenareals. Bei dieser Variante ist das unmittelbare Rathausumfeld ohne Busverkehr.

Bei den Varianten 2-5 sollte eine zusätzliche Haltestelle in der Sedanstraße eingerichtet werden, um die Wege zur Innenstadt zu verkürzen.



Abbildung 8: Standortvarianten eines ZOB in den Naabwiesen
(Kartengrundlage: OpenStreetMap – Mitwirkende)

5 Entwurfstechnische Untersuchung

5.1 Grundlagen

Anhand von standardisierten Entwurfselementen, die sich aus den o.g. Rahmenbedingungen ableiten, wird dargestellt, wie eine Anordnung des ZOB in unterschiedlichen Bebauungskonzepten machbar ist. Nach Abschluss der weiteren städtebaulichen Planungen kann dann eine Vorzugsvariante im Entwurf weiter ausgearbeitet werden.

Entwurfstechnische Anforderungen an einen ZOB sind ausreichend dimensionierte barrierefreie Halteplätze und ausreichend dimensionierte Fahrbahnflächen für die Busse.

5.1.1 Anforderungen aus Nutzersicht

Die Barrierefreiheit ergibt sich aus den Anforderungen einer selbstständigen Verkehrsteilnahme von mobilitätseingeschränkten und sinneseingeschränkten Menschen. Typische Merkmale sind:

- Minimierung von Stufenhöhe und Spaltbreite zwischen Bussteig und Fahrzeug
- stufenfreier Zugang zum Bussteig
- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstühle
- hoher Farb- und Materialkontrast, taktile Leitsysteme und akustische Hinweise
- gute Einsehbarkeit und Verständlichkeit der Verkehrsanlagen, insbesondere der Bussteigzugänge und Fahrbahnquerungen
- kurze Umsteigewege und direkte Wegeführung

Die Berücksichtigung der genannten Merkmale erleichtert auch die Mitnahme von Kinderwagen oder Gepäcktransporte, zudem wird durch eine übersichtliche Gestaltung des ZOB die Verkehrssicherheit auch anderer Nutzergruppen, z.B. von Kindern und Jugendlichen, erhöht.

5.1.2 Anforderungen aus dem Busbetrieb

Mindestanforderungen für einen hochwertigen ZOB sind:

- Ausreichende Haltestellenpositionen, die das gewünschte Fahrplan-konzept ohne Verlustzeiten ermöglichen
- Wendemöglichkeit und Flächen für Wende- und Pausenzeiten bei Radiallinien
- Möglichkeit zum Ein- und Aussetzen von Verstärkerfahrten, Sonderlinien usw.
- Betriebliche Einrichtungen wie Pausenräume, sanitäre Anlagen usw.

Diese Anforderungen gewährleisten, dass wesentliche betriebliche Abläufe zentralisiert an einem Standort stattfinden können. Werden einzelne Merkmale nicht eingehalten, sind Betriebsabläufe nicht oder nur eingeschränkt möglich, oder es wird zusätzliche Infrastruktur an anderer Stelle im Stadtgebiet benötigt.

Der konkrete Flächenbedarf für den ZOB ergibt sich dabei aus den Betriebskonzepten und ihrer Abwicklung am jeweiligen Standort. Kriterien sind:

- Anzahl gleichzeitig haltender Busse
- Aufenthaltsdauer inkl. Fahrzeitpuffer zum Verspätungsabbau
- Unabhängiges Ausfahren vom Halteplatz
- Unabhängiges Anfahren des Halteplatzes
- Länge und Verlauf der An- und Abfahrtswege zum und vom Halteplatz
- Lage und Befahrbarkeit von Wendemöglichkeiten

Bei Betriebskonzepten mit hoher Anzahl gleichzeitig haltender Busse wird der Flächenbedarf maßgeblich von der Frage bestimmt, wie flexibel die einzelnen Haltepositionen erreichbar und nutzbar sind.

Für die Anordnung der Halteplätze sind i.d.R. zwei Aufstellungsarten gebräuchlich: Längsaufstellung und Sägezahnaufstellung. Beide Varianten haben ihre Vor- und Nachteile und können auch kombiniert werden.

- Die Sägezahnaufstellung ermöglicht ein unabhängiges An- und Abfahren der Halteplätze. Die einzelnen Halteplätze können den einzelnen Linien eindeutig zugeordnet werden, was die Orientierung für die Fahrgäste erleichtert. Nachteil der Sägezahnaufstellung ist, dass die Länge der Haltebucht von der Fahrzeuglänge abhängig ist, so dass ein flexibler Fahrzeugeinsatz erschwert wird.
- Längsbussteige können unter der Vorgabe einer barrierefreien geradlinigen Anfahrt an den Bussteig nur bei einer Mehrfachbelegung durch mehrere Linien hergestellt werden. Vorteil der Längsbussteige ist,

dass die Bussteige flexibel von unterschiedlichen Fahrzeugen genutzt werden können. Je nach Art der Mehrfachbelegung ist der Flächenbedarf für Längsbussteige geringer als für die Sägezaufstellung.

Wendemöglichkeiten können im ZOB selbst durch das Umfahren von Bussteiginseln oder außerhalb des ZOB auf Wendepunkten oder im Straßennetz (z.B. als Blockumfahrung) hergestellt werden. Bei Wendefahrten mit Fahrgästen sollten hierbei enge Radien vermieden werden.

Haltestellenbelegung

Grundlage der entwurfstechnischen Prüfung ist die erforderliche Anzahl an Halteplätzen.

Am Stadtbus-Anschlusssystem nehmen in der Hauptverkehrszeit alle Linien teil. Hieraus ergeben sich im Ist-Zustand 9 belegte Haltebuchten, jeweils 2 für die Durchmesserlinien 1 und 4 sowie 5 weitere Halteplätze für die Radiallinien 2, 3, 5, 6 und 7. Für die Linien 11 und 12 des Überlandverkehrs stehen am ZOB eigene Haltebuchten zur Verfügung, diese Linien nehmen stadtauswärts den Anschluss von den Stadtbuslinien auf.

Eine Teilnahme am Anschlusssystem ist insbesondere für Linien wichtig, die in die Stadtteile führen und damit zahlreiche Quellen und Ziele bedienen. Linien, die am Bahnhof enden, können mit kurzen Standzeiten außerhalb des Anschlusssystems den ZOB bedienen, die längeren Standzeiten des Anschlusssystems am ZOB sind für durchfahrende Fahrgäste zum Bahnhof ohnehin nachteilig.²

Für die Abschätzung eines Belegungsplans wurde entsprechend den Vorschlägen in Kapitel 3 folgendes Netz eines zukünftigen Stadtbusbetriebs in Weiden zu Grunde gelegt³:

² Hierbei sollten die einzelnen Linien in Fahrtrichtung Bahnhof kurz vor Beginn des Anschlusssystems den ZOB bedienen, um aus den jeweiligen Stadtteilen einen guten Umstieg zu den anderen Linien zu ermöglichen. In der Gegenrichtung sollten die Linien entsprechend kurz nach dem Ende des Anschlusssystems Umsteiger in die Stadtteile aufnehmen. Dies gilt auch für die Fahrplanlagen der Regionalbusse. Ein Umstieg vom und zum Anschlusssystem in und aus Richtung Bahnhof ist mit Linie 1 gegeben.

³ Die Bildung von Durchmesserlinien ist als Beispielvorschlag zu sehen. Die tatsächliche Linienbildung kann davon abweichen.

Linie	Linienverlauf
1	Hammerwegsiedlung – Rothenstadt
2	Tierheim – Pirk
3	Weiden West – Bahnhof
4	Neunkirchen – Fischerbergsiedlung
6	Schätzlerbad – Bahnhof
7	ZOB – Berufsschule
neu	ZOB – Gewerbegebiet Nord
neu	Bahnhof – Altstadt (Altstadtshuttle)

Am Anschlusssystem nehmen in diesem Netz die Linien 1, 2, 4 und 7 sowie eine eventuelle neue Linie in das Gewerbegebiet teil. Hierfür werden 8 Halteplätze benötigt. Linien von und zum Bahnhof, die in den Zeiträumen außerhalb des Anschlusssystems halten, können diese Halteplätze prinzipiell mitnutzen. Zur Schaffung eines Puffers an Halteplätzen sollte für die Linien vom und zum Bahnhof jedoch pro Fahrtrichtung eine zusätzliche Haltestelle berücksichtigt werden. Diese kann von Stadtbussen und Regionalbussen gemeinsam genutzt werden. Als Mindestangebot an Halteplätzen am ZOB werden somit 10 Halteplätze benötigt.⁴

⁴ In den weiteren Planungsschritten ist mit den Verkehrsunternehmen abzuklären, welche zusätzliche Infrastruktur im ZOB bzw. in dessen Nähe zusätzlich benötigt wird. Hierzu zählen insbesondere Abstellflächen für Pausenzeiten.

5.2 Formen der Haltestellenanordnung

Entwurfsmodell heutiger ZOB

Der bestehende ZOB in den Naabwiesen ist in Sägezahnauflistung mit 12 Haltebuchten ausgeführt. Für das heutige Liniennetz und einen Ausbau des Angebots bietet der ZOB optimale Bedingungen. Mit drei Haltebuchten für Gelenkbusse ist auch ein Einsatz längerer Fahrzeuge auf einem Teil der Linien möglich. Die Umfahrt der Mittelinseln ermöglicht Wendefahrten innerhalb des ZOB.

Barrierefrei modernisiert hätte der heutige ZOB eine zukunftsfähige Infrastruktur, die auch eine Integration von Regionalbusfahrten ermöglicht.

Varianten einer Sägezahnauflistung

Abbildung 9 zeigt eine Standardlösung für einen Mittelbussteig mit Sägezahnauflistung für 10 Busse, davon 2 Gelenkbusse. Die dargestellte Breite der Bussteiginsel ermöglicht Wendefahrten innerhalb des ZOB. Je nach Bedarf an Haltestellenbuchten kann die Bussteiginsel verkürzt oder verlängert werden. Bei langen Bussteiginseln ist zu berücksichtigen, dass Umsteigewege lang werden können. Neben der Anordnung als Mittelbussteig sind weitere Formen der Sägezahnauflistung möglich (vgl. **Abbildung 10**).

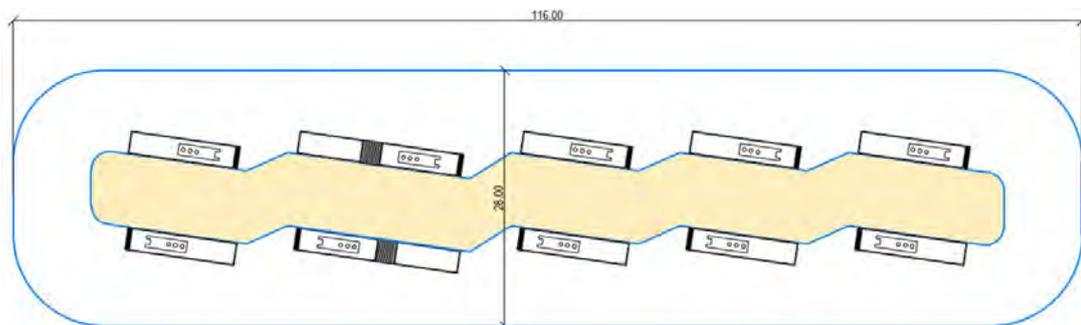


Abbildung 9: Mittelinsel mit Sägezahnauflistung

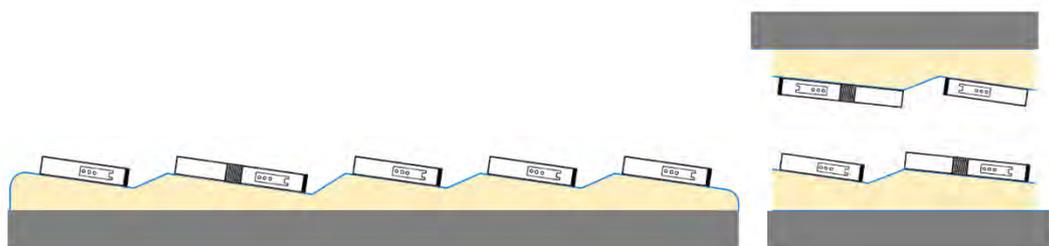


Abbildung 10: Varianten der Anordnung von Halteplätzen mit Sägezahnauflistung

Versetzte Längsbussteige

Lange durchgehende Längsbussteige schränken die Flexibilität der Haltestellennutzung stark ein, da ein unabhängiges Anfahren einzelner Haltestellenpositionen nicht möglich ist. Längsbussteige sollten daher auf maximal 3 Fahrzeuge beschränkt werden. Durch die Anordnung mehrerer versetzter Längsbussteige kann eine vergleichsweise kompakte Haltestellenanlage hergestellt werden.

Abbildung 11 zeigt eine Beispiellösung für versetzte Längsbussteige als Mittelinsel. Die dargestellte Breite der Bussteiginsel ermöglicht Wendefahrten innerhalb des ZOB. Wird ein unabhängiges Ausfahren aller Fahrzeuge gewünscht, ist jeweils ein Abstand von 7,0 m zwischen den Bussen einzuhalten. In diesem Fall können mit der dargestellten Infrastruktur 8 Fahrzeuge gleichzeitig halten. Wird auf ein unabhängiges Ausfahren verzichtet, können insgesamt 10 Fahrzeuge den Bussteig nutzen. Da im Rahmen des Anschlussverkehrs im Stadtbus die einzelnen Linien den ZOB zu unterschiedlichen Zeiten erreichen, aber zu gleichen Abfahrtsminuten wieder verlassen, ist eine Mehrfachbelegung ohne Abstand zum unabhängigen Ausfahren prinzipiell möglich, die Machbarkeit ist in den weiteren Planungsschritten aber vertiefend zu prüfen. Neben der Anordnung als Mittelbussteig sind weitere Formen von versetzten Längsbussteigen möglich.

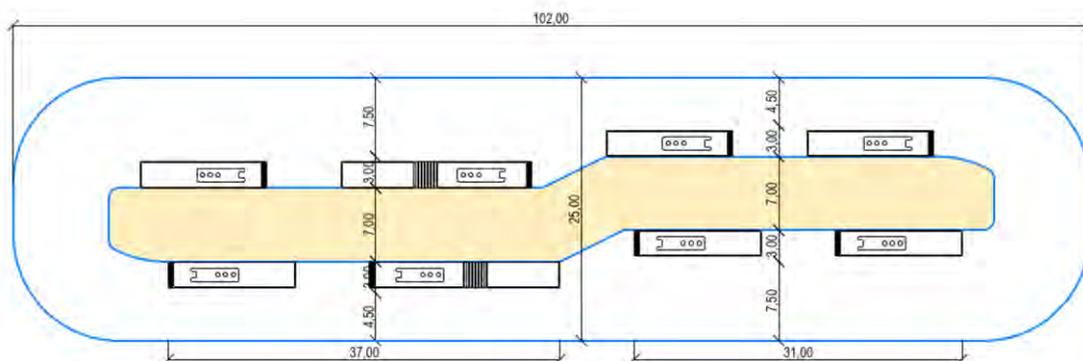


Abbildung 11: Mittelinsel mit versetzten Längsbussteigen



Abbildung 12: Varianten der Anordnung von Halteplätzen mit Längsaufstellung

Sonderformen

Neben den o.g. linearen Anordnungen von Halteplätzen sind auch Sonderformen möglich, beispielsweise die Anordnung als Vieleck. Beispiele sind die zentralen Haltestellen in Bayreuth oder Schweinfurt. Vorteil ist für einen Teil der Linien eine kompakte Haltestellenanlage mit guter Anfahbarkeit, bei größeren Netzen können aber lange Umsteigewege entstehen.

Gestaltung von Haltestellen

Zentrale Haltestellen werden vielerorts als städtebauliches Aushängeschild betrachtet und hochwertig gestaltet. Hierbei werden unterschiedliche Ansätze verfolgt. Einerseits wird eine möglichst unauffällige Einbindung in attraktiv gestaltete Platzräume vorgenommen. Andererseits stellen vielfach große und teilweise skulpturale Dächer ein Markenzeichen von zentralen Haltestellen dar.

In Einzelfällen werden ZOB in Gebäude integriert. Dies sind oftmals Fernbusbahnhöfe, die in großflächige Park+Ride-Anlagen integriert sind. Die Überbauung eines ZOB in den Naabwiesen erscheint unangemessen, da ein vergleichsweise großes Gebäude erstellt werden muss. Außerdem ist es schwierig, einerseits durch eine möglichst offene Gestaltung des Haltestellenbereichs eine hohe Aufenthaltsqualität für Fahrgäste herzustellen und andererseits eine solche Bussteighalle mit zahlreichen Zufahrten und Zugängen städtebaulich hochwertig in die gewünschte Mischnutzung zu integrieren. Überbaute Bushaltestellen erfordern einen hohen Aufwand zur Bauwerksunterhaltung und sind vielfach subjektiven und objektiven Sicherheitsproblemen ausgesetzt.

5.3 Entwurfsbeispiele für die Standortvarianten

Im Folgenden wird dargestellt, wie ein ZOB an den einzelnen Standorten baulich umgesetzt werden könnte. Es werden dabei sowohl Bussteige mit Sägezahnauflistung als auch mit Mehrfachbelegung an versetzten Längsbussteigen sowie eine mögliche Integration in die Bebauung des Naabwiesenareals gezeigt. Wird am Standort eine Mittelinsel hergestellt, können Busse innerhalb des ZOB wenden. Bei einer anderen Anordnung der Bussteige erfolgt die Wende über das Straßennetz. Die einzelnen Entwurfsbeispiele berücksichtigen keine zusätzlichen Buswarteflächen für Pausenzeiten. Diese sollten an anderer Stelle in unmittelbarer Nähe des Naabwiesenareals hergestellt werden. In den **Plänen 1 bis 11** sind die einzelnen Varianten im Maßstab 1:1.000 dargestellt.

Das Naabwiesenareal lässt sich in drei Bereiche einteilen. Im Norden öffnet sich das Naabwiesenareal zur Innenstadt und zum Stadtmühlbach. In Ergänzung zum Rathausplatz bildet dieser Bereich das Eingangstor zur Innenstadt. Westlich der Leibnizstraße liegt das Baufeld auf dem bisherigen Parkhausgelände, zwischen Leibnizstraße und Dr.-Pfleger-Straße das Baufeld des bisherigen Parkplatzes. Die Lage des ZOB hat unterschiedliche Auswirkungen auf die Größe und Form und Nutzung der einzelnen Bereiche.

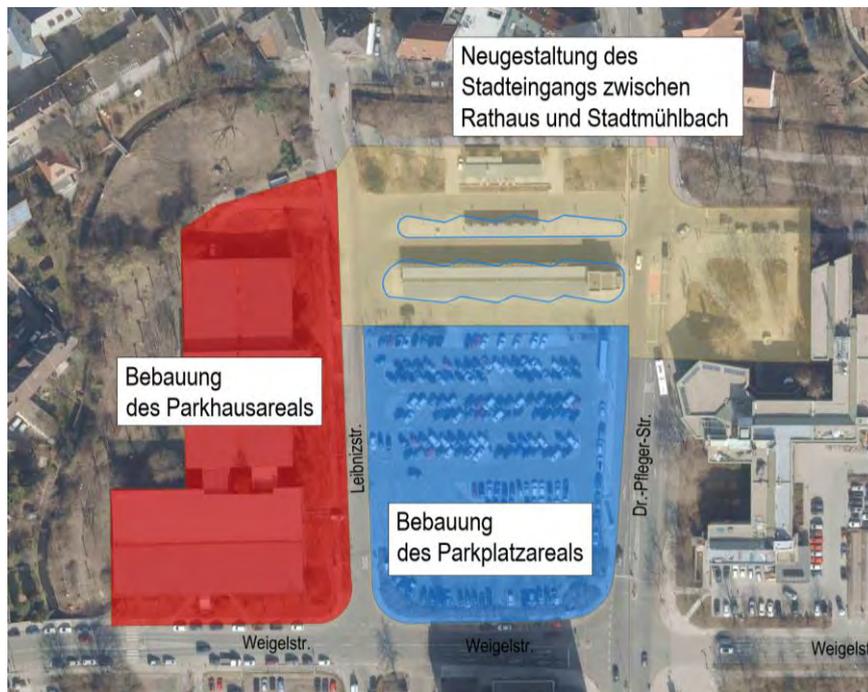


Abbildung 13: Teilbereiche des Naabwiesenareals

(Grundlage für die Abbildungen 13-23: Orthofoto der Stadt Weiden)

Variante 1

Variante 1 behält den heutigen ZOB-Standort im Norden bei. Der ZOB kann in der heutigen Form oder in einer Variante mit versetzten Längsbussteigen hergestellt werden. In beiden Fällen wird der ZOB in eine Neugestaltung des Rathausumfelds integriert.

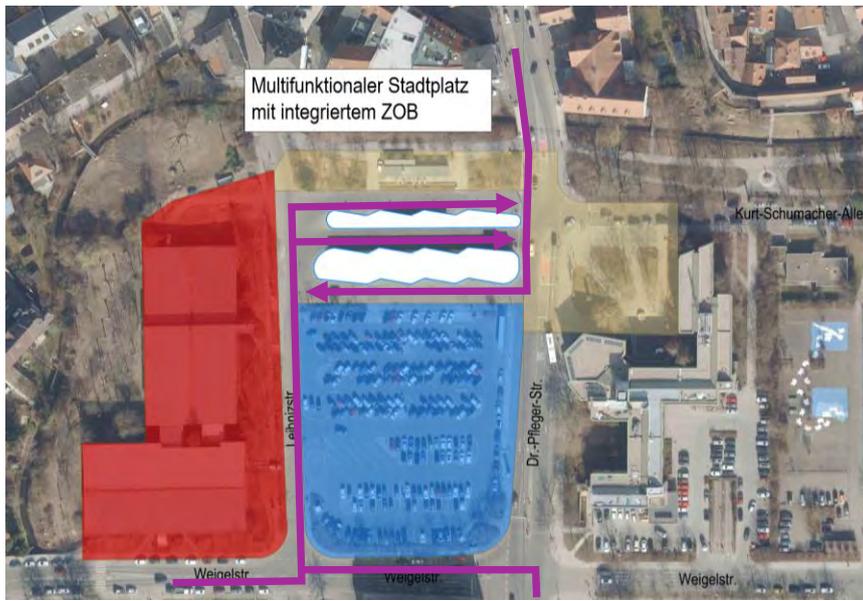


Abbildung 14: Variante 1a – Modernisierung des bestehenden ZOB

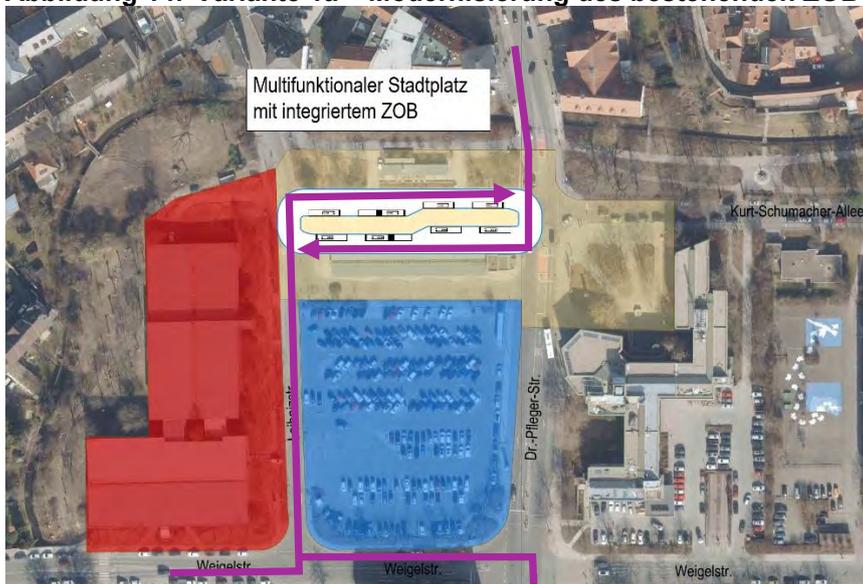


Abbildung 15: Variante 1b – Herstellung eines kompakten ZOB am heutigen Standort

Variante 2

In Variante 2 werden die Bussteige an die Fahrwege der Buslinien angepasst, insbesondere an die Verbindung Innenstadt – Weigelstraße. Diese Variante ist nur mit den versetzten Längsbussteigen möglich. Betrachtet wurden zwei Untervarianten:

- 2a/b mit Lage der Bushaltestelle diagonal auf dem heutigen Parkplatz – in diesem Fall verbleiben zwei dreieckige Baufelder. Eine Aufstellung der Busse ist mit Mittelinsel oder am Fahrbahnrand möglich. Beim Verzicht auf eine Mittelinsel kann über das Straßennetz gewendet werden.
- 2c mit einem dreiecksförmigen ZOB zwischen Weigelstraße und Dr.-Pfleger-Straße. Auf dem heutigen Parkplatz ist dann im nördlichen Teil ein etwas größeres zusammenhängendes Baufeld möglich.

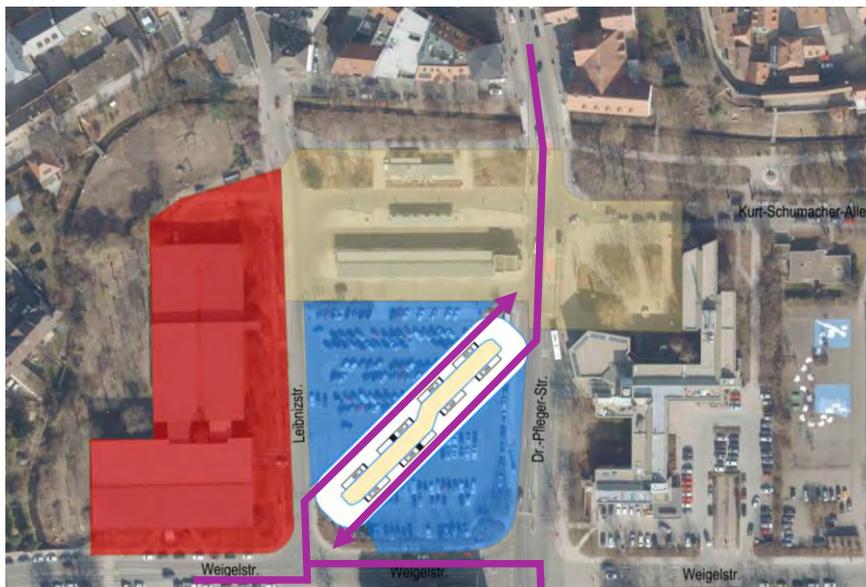


Abbildung 16: Variante 2a

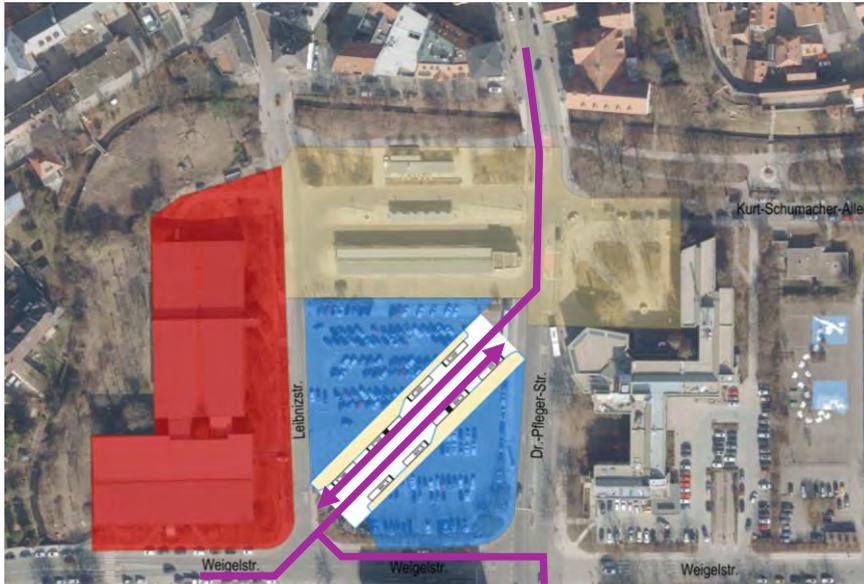


Abbildung 17: Variante 2b

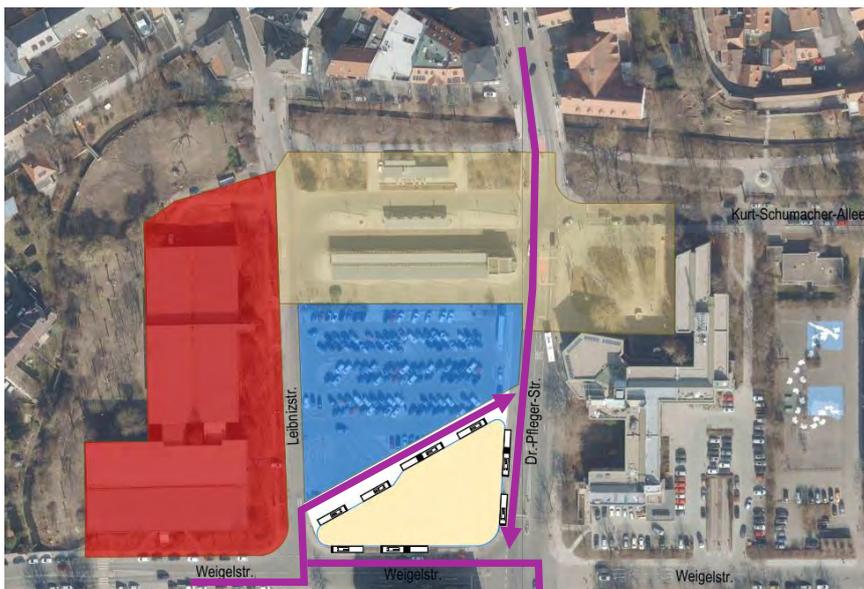


Abbildung 18: Variante 2c

Variante 3

In Variante 3 wird der ZOB vom Norden des Naabwiesen-Areals in den Süden verlegt. Betrachtet wurde ein ZOB mit den heutigen Flächen und eine kompakte Variante. Da das Naabwiesen-Areal im Süden schmaler ist, müsste die Dr.-Pfleger-Straße als Wendefläche genutzt werden. Dies ist nur mit einer Verkehrsberuhigung der Dr.-Pfleger-Straße möglich. Der Fuß- und Radverkehr sollte eine Wegeverbindung unmittelbar vor dem Rathaus erhalten.

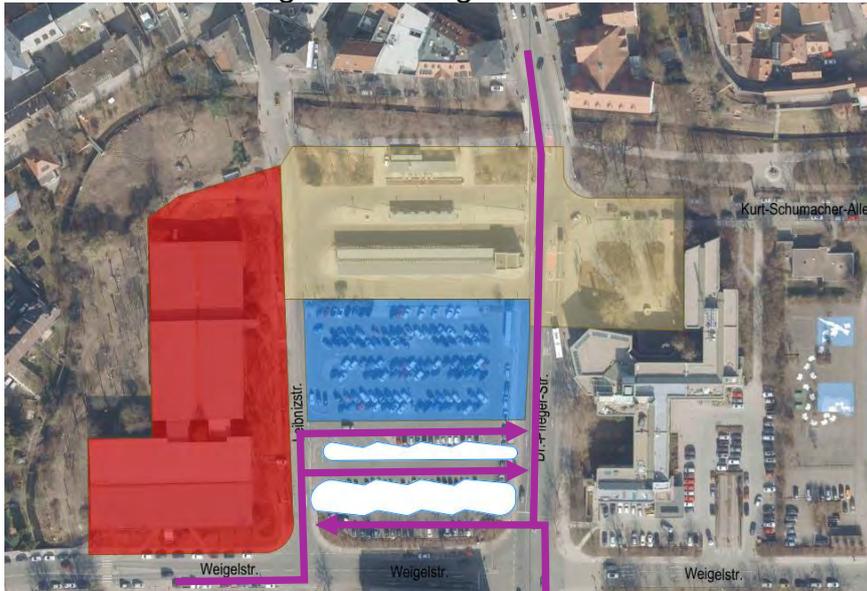


Abbildung 19: Variante 3a – Sägezahnaufstellung

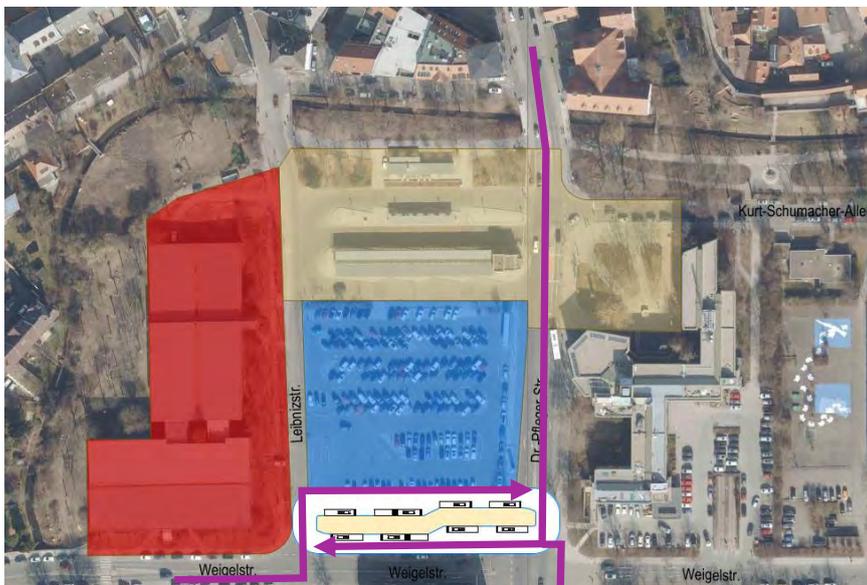


Abbildung 20: Variante 3b – kompakte Anordnung mit Längsbussteigen

Variante 4

In Variante 4 wird der ZOB rund um das Baufeld auf dem Naabwiesenparkplatz angeordnet. Die Haltestellen belegen in diesem Fall die gesamte Erdgeschosszone dieses Baufelds. Bei einer Belegung aller vier Seiten des Baufelds ist eine Sägezaufstellung mit bis zu 14 Halteplätzen möglich.

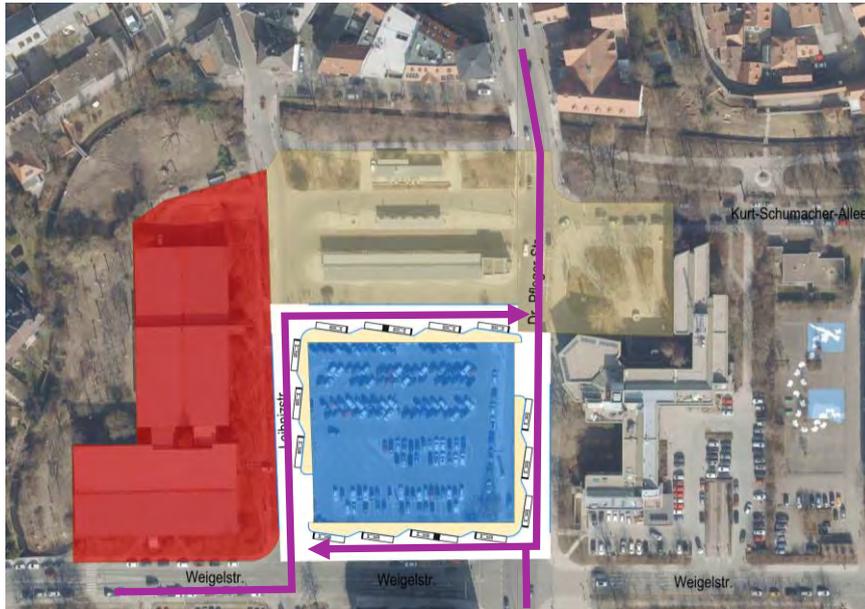


Abbildung 21: Variante 4

Variante 5

In Variante 5 wird ein ZOB entlang der Leibnizstraße angeordnet. Der Straßenraum der Leibnizstraße muss hierbei verbreitert werden. Es sind eine Sägezahnaufstellung (Variante 5a) oder versetzte Längsbussteige (Variante 5b) möglich.

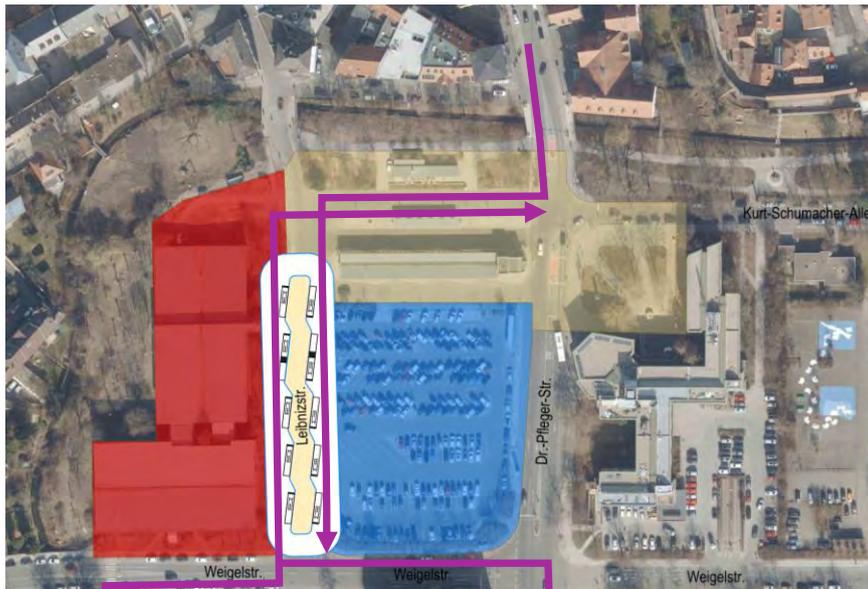


Abbildung 22: Variante 5a - Sägezahnaufstellung

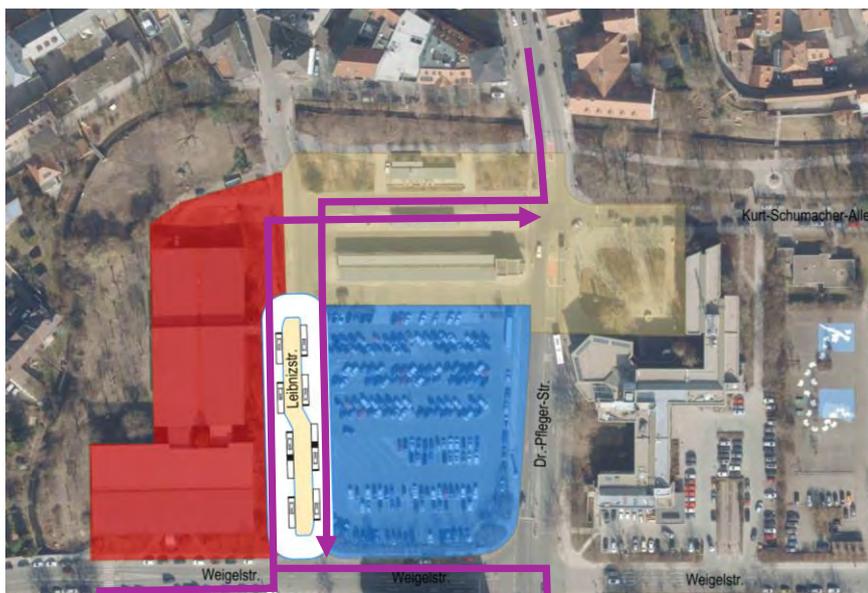


Abbildung 23: Variante 5b – versetzte Längsbussteige

6 Grobbewertung der Standorte

Folgende Kriterien wurden zur Bewertung der Lage unterschiedlicher Standorte herangezogen:

- Lage zur Innenstadt
- Flächenbedarf
- Gestaltungsmöglichkeiten im Rathausumfeld
- Auswirkungen auf eine mögliche Bebauung im Naabwiesenareal
- Länge der Umsteigewege
- Flexibilität des Busverkehrs

	Variante									
	1a	1b	2a/b	2c	3a	3b	4	5a	5b	
Lage zur Innenstadt	+	+	0	-	-	-	-	0	0	
Flächenbedarf	-	+	+	-	-	+	0	-	0	
Gestaltungsmöglichkeiten im Rathausumfeld / Stadteingang	-	0	+	+	+	+	0	+	+	
Auswirkungen auf eine Bebauung im Naabwiesenareal	+	+	-	0	-	0	-	-	-	
Länge der Umsteigewege	0	+	0	-	0	+	-	-	+	
Flexibilität des Busverkehrs	+	-	-	-	+	-	+	+	-	
Summe	1	3	0	-3	-1	1	-2	-1	0	

Das Ergebnis der Bewertung zeigt, dass zahlreiche Standortvarianten für einen ZOB möglich sind, es aber keine Variante gibt, die ausschließlich Vorteile aufweist.

Prinzipiell sind alle dargestellten Varianten möglich. Für eine gute Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit mit kurzen Wegen beim Umsteigen und die Vermeidung dunkler Ecken sollte eine offene Haltestelle mit guter Integration in benachbarte Freianlagen hergestellt werden.

Beispiele für eine hochwertige Einbindung zentraler ÖPNV-Haltestellen in Platzräume sind z.B. der Königsplatz in Augsburg, der Freiheitsplatz in Hanau und zahlreiche neu gestaltete Bahnhofsplätze.

Es spricht vieles dafür, den heutigen Standort im Norden des Naabwiesenareals beizubehalten und in die weiteren Planungen für den Stadteingang und das Rathausumfeld zu integrieren. Die Planungen für die Baufelder auf dem heutigen Parkplatz und dem Gelände des Parkhauses sind dann weitgehend unabhängig von der ZOB-Planung. Es sind aber auch Alternativstandorte möglich, wenn sich hieraus ein attraktives städtebauliches Gesamtkonzept ergibt.

7 Fazit und Empfehlung

- 1) Eine zentrale Haltestelle in den Naabwiesen in Verbindung mit einer Stammstrecke über die Dr.-Pfleger- und Sedanstraße ist beizubehalten, um ein hochwertiges ÖPNV-Angebot in Weiden anbieten zu können.
- 2) Der heutige Standort ist insbesondere auf Grund der Nähe zur Innenstadt attraktiv. Er kann in modernisierter Form und mit guter Einbindung in einen benachbarten vergrößerten Rathausplatz einen guten Übergang zwischen der Altstadt, dem Stadtmühlbach und der zukünftigen mehrstöckigen Bebauung auf dem Naabwiesenareal herstellen.
- 3) Als Alternative zum heutigen Standort kann die Lage des ZOB innerhalb des Naabwiesenareals verändert werden, wenn eine ausreichende Haltestellenkapazität sowie eine direkte Erreichbarkeit aus allen Richtungen gewährleistet ist. Dies ist mit zahlreichen Varianten der Anordnung und Erschließung möglich, so dass vielfältige städtebauliche Konzepte entwickelt werden können.
- 4) Eine Verlagerung des ZOB innerhalb des Naabwiesenareals hat nur geringe Auswirkungen auf die Busfahrzeiten. Bei einer eventuellen Verlangsamung des Busverkehrs, z.B. durch einen verkehrsberuhigten Bereich, müssen jedoch Beschleunigungsmaßnahmen an anderer Stelle im Netz, z.B. an Lichtsignalanlagen, geprüft werden.
- 5) Die bestehende ZOB-Infrastruktur ist barrierefrei modernisiert eine zukunftsfähige Infrastruktur, die auch eine Integration von Regionalbusfahrten ermöglicht. Eine Reduzierung des Flächenbedarfs am ZOB gegenüber dem Ist-Zustand ist nach erster Einschätzung durch eine Mehrfachbelegung von Bussteigen (Doppelhaltestellen oder Dreifachhaltestellen) möglich. Die konkrete Ausgestaltung und Belegung von Mehrfachhaltestellen ist in den weiteren Planungsschritten in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen auszuarbeiten. Ebenso sind in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen im unmittelbaren Umfeld des ZOB geeignete Standorte für längere Standzeiten der Busse bereitzustellen.
- 6) Eine Überbauung des ZOB ist in den Naabwiesen auf Grund der resultierenden Gebäudekubatur, eher unbefriedigenden Gestaltungsmöglichkeiten und einem hohen Unterhaltungsaufwand nicht zu empfehlen. Ein hochwertig gestalteter ZOB kann dagegen städtebaulich gut in Platzräume integriert werden.
- 7) Veränderte Rahmenbedingungen verkehrlicher, städtebaulicher oder finanzieller Art können zu einer geänderten Bewertung der Standortalternativen führen.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

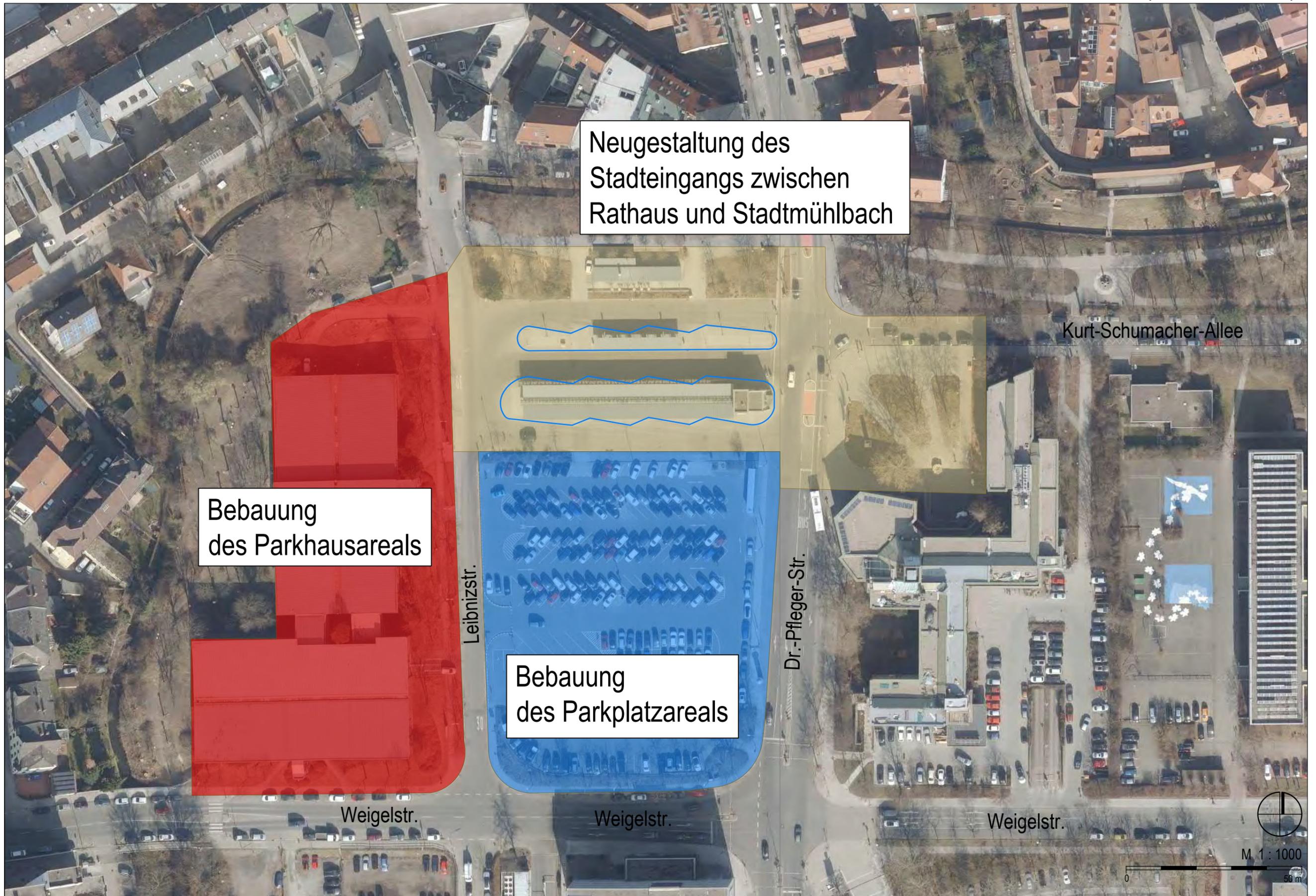
Abbildung 1: Busliniennetz Weiden	2
Abbildung 2: ZOB-Belegungsplan	3
Abbildung 3: Vorschlag zur Weiterentwicklung des Stadtbus-Netzes mit Durchmesser- und Ringlinien	4
Abbildung 4: Vorschlag zur Weiterentwicklung des Busnetzes in der Innenstadt	5
Abbildung 5: Linienführung Regionalbus	6
Abbildung 6: Empfehlung zur Streckenführung in der Innenstadt	8
Abbildung 7: Idealisierte Darstellung der Fahrbeziehungen in den Naabwiesen	8
Abbildung 8: Standortvarianten eines ZOB in den Naabwiesen	10
Abbildung 9: Mittelinsel mit Sägezahnaufstellung	15
Abbildung 10: Varianten der Anordnung von Halteplätzen mit Sägezahnaufstellung	15
Abbildung 11: Mittelinsel mit versetzten Längsbussteigen	16
Abbildung 12: Varianten der Anordnung von Halteplätzen mit Längsaufstellung	16
Abbildung 13: Teilbereiche des Naabwiesenareals	18
Abbildung 14: Variante 1a – Modernisierung des bestehenden ZOB	19
Abbildung 15: Variante 1b – Herstellung eines kompakten ZOB am heutigen Standort	19
Abbildung 16: Variante 2a	20
Abbildung 17: Variante 2b	21
Abbildung 18: Variante 2c	21
Abbildung 19: Variante 3a – Sägezahnaufstellung	22
Abbildung 20: Variante 3b – kompakte Anordnung mit Längsbussteigen	22
Abbildung 21: Variante 4	23

Abbildung 22: Variante 5a – Sägezahnaufstellung	24
Abbildung 23: Variante 5b – versetzte Längsbussteige	24

Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1	Teilbereiche des Naabwiesenareals – städtebauliche Idee
Plan 2	Variante 1a – heutiger Standort (Modernisierung bestehender ZOB)
Plan 3	Variante 1b – heutiger Standort (Herstellung eines kompakten ZOB)
Plan 4	Variante 2a – auf dem heutigen Parkplatz (diagonale Lage auf Linienwegen)
Plan 5	Variante 2b – auf dem heutigen Parkplatz (diagonale Lage auf Linienwegen)
Plan 6	Variante 2c – auf dem heutigen Parkplatz (dreiecksförmiger ZOB)
Plan 7	Variante 3a – südliches Naabwiesenareal (Sägezahnaufstellung)
Plan 8	Variante 3b – südliches Naabwiesenareal (kompakte Anordnung mit Längsbussteigen)
Plan 9	Variante 4 – auf dem heutigen Parkplatz (Blockumfahrt am Rathaus)
Plan 10	Variante 5a – entlang Leibnizstraße (Sägezahnaufstellung)
Plan 11	Variante 5b – entlang Leibnizstraße (versetzte Längsbussteige)

Pläne



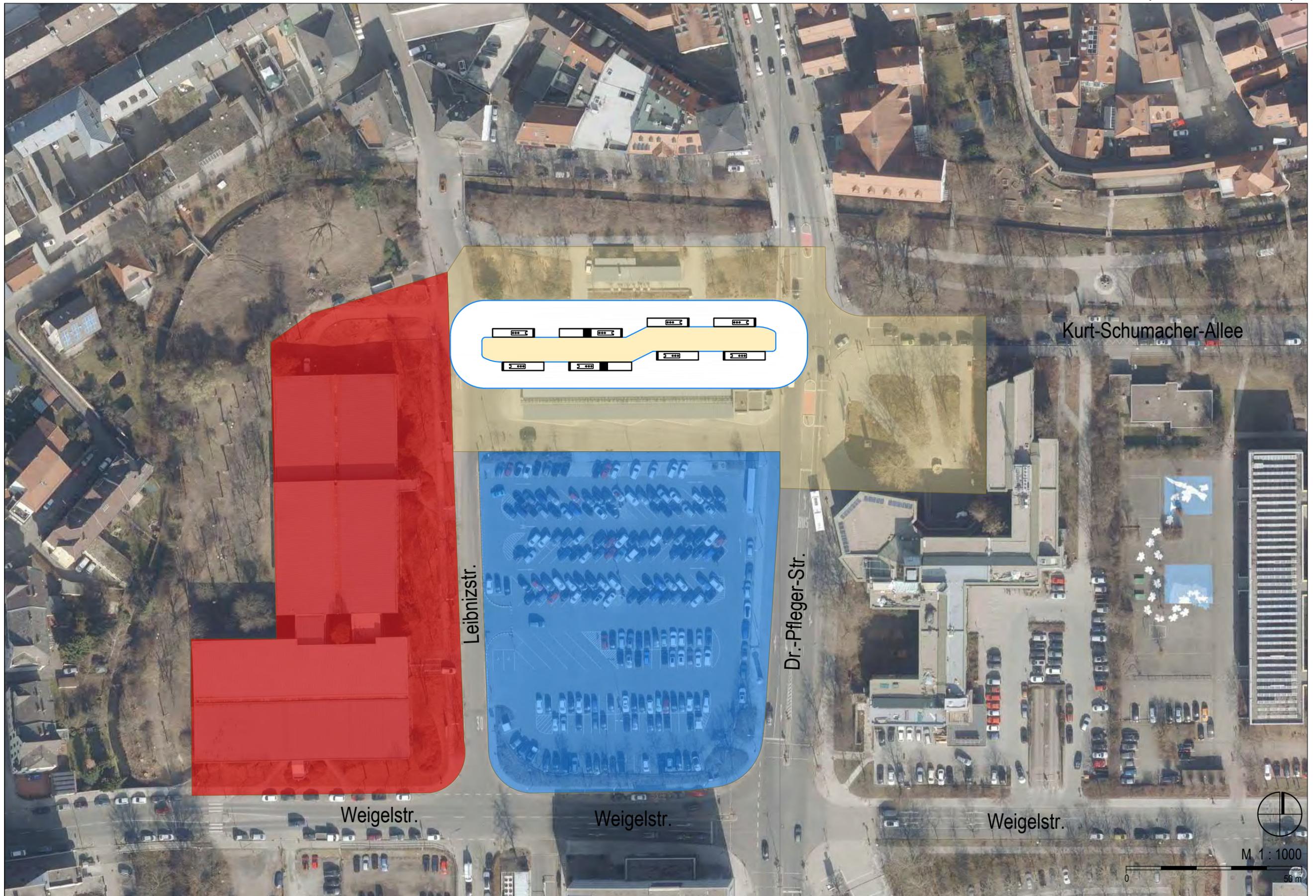
Bebauung
des Parkhausareals

Neugestaltung des
Stadteingangs zwischen
Rathaus und Stadtmühlbach

Bebauung
des Parkplatzareals



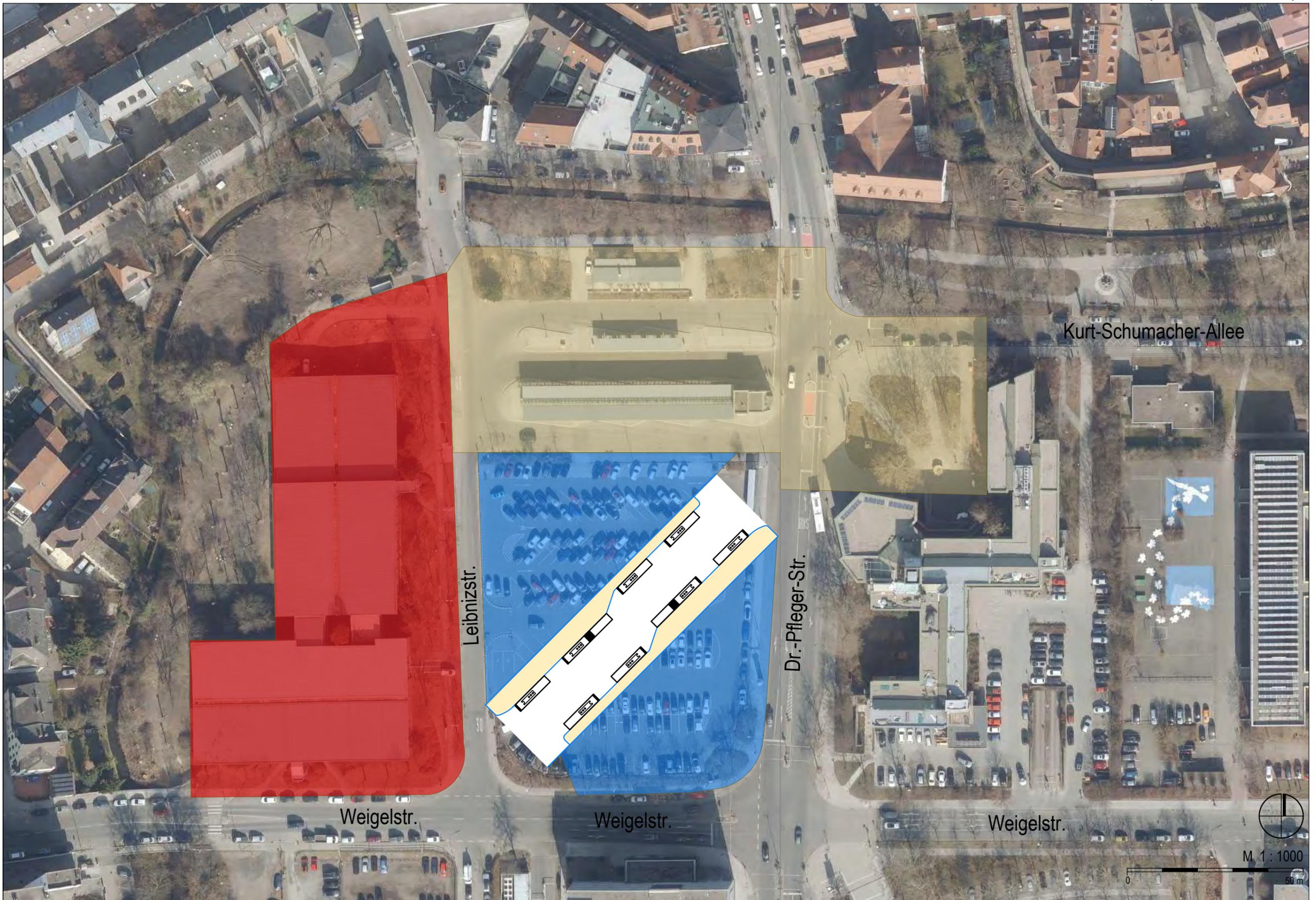
Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
Variante 1a: ZOB bleibt erhalten und wird gestalterisch aufgewertet



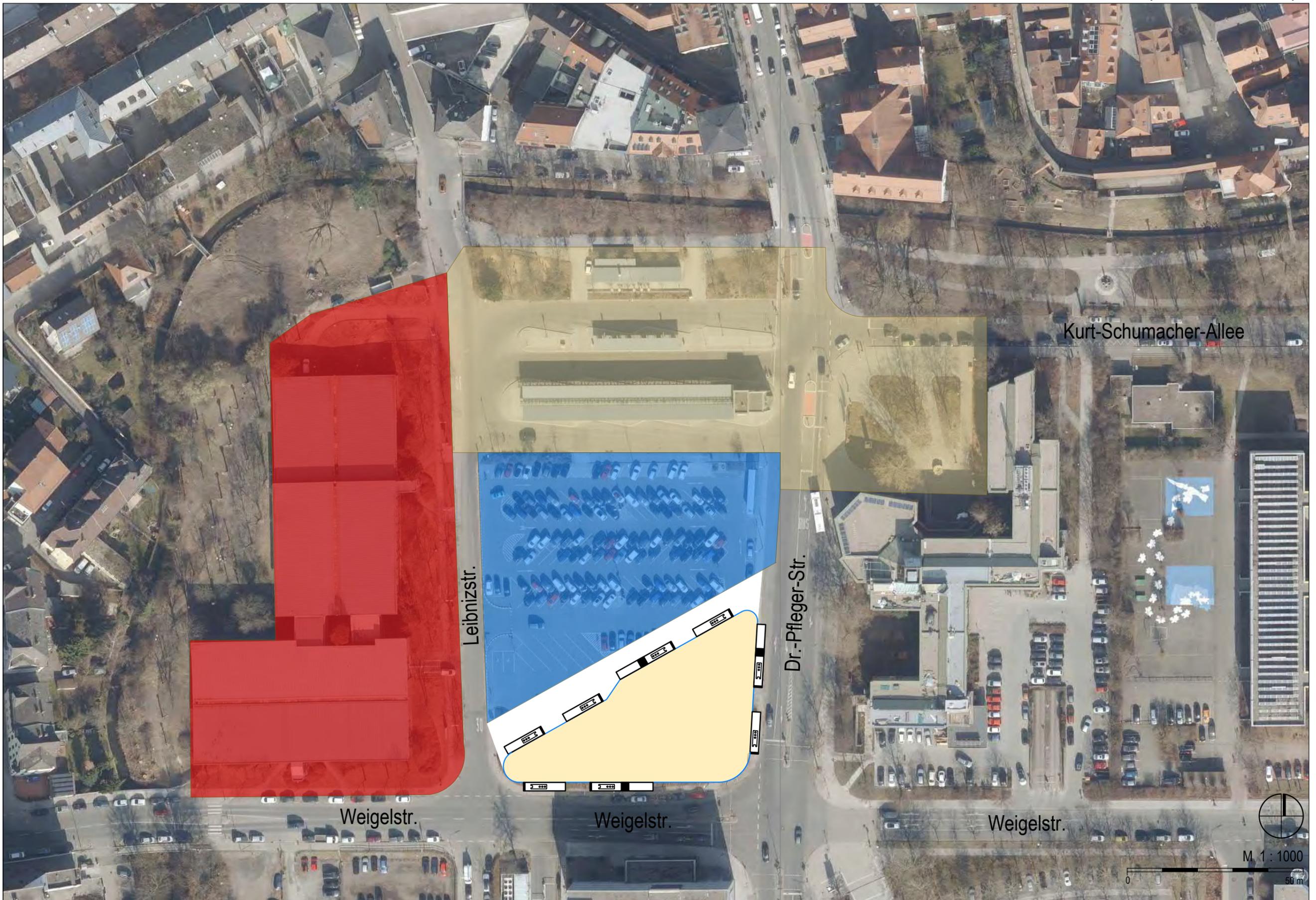
Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
Variante 1b: Lage bleibt erhalten, ZOB wird kompakter gestaltet



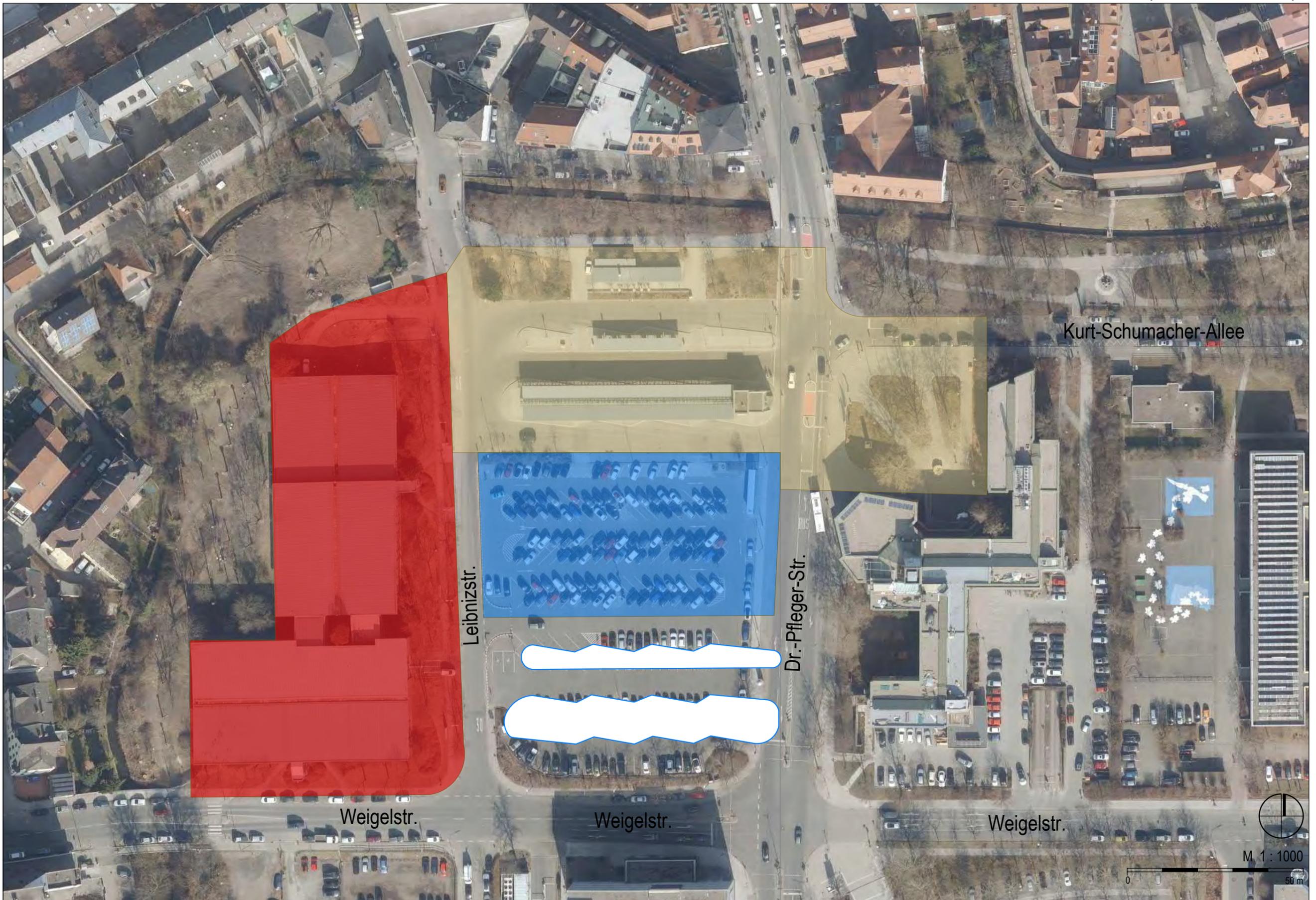
Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
Variante 2a: Optimale Lage in den Linienwegen



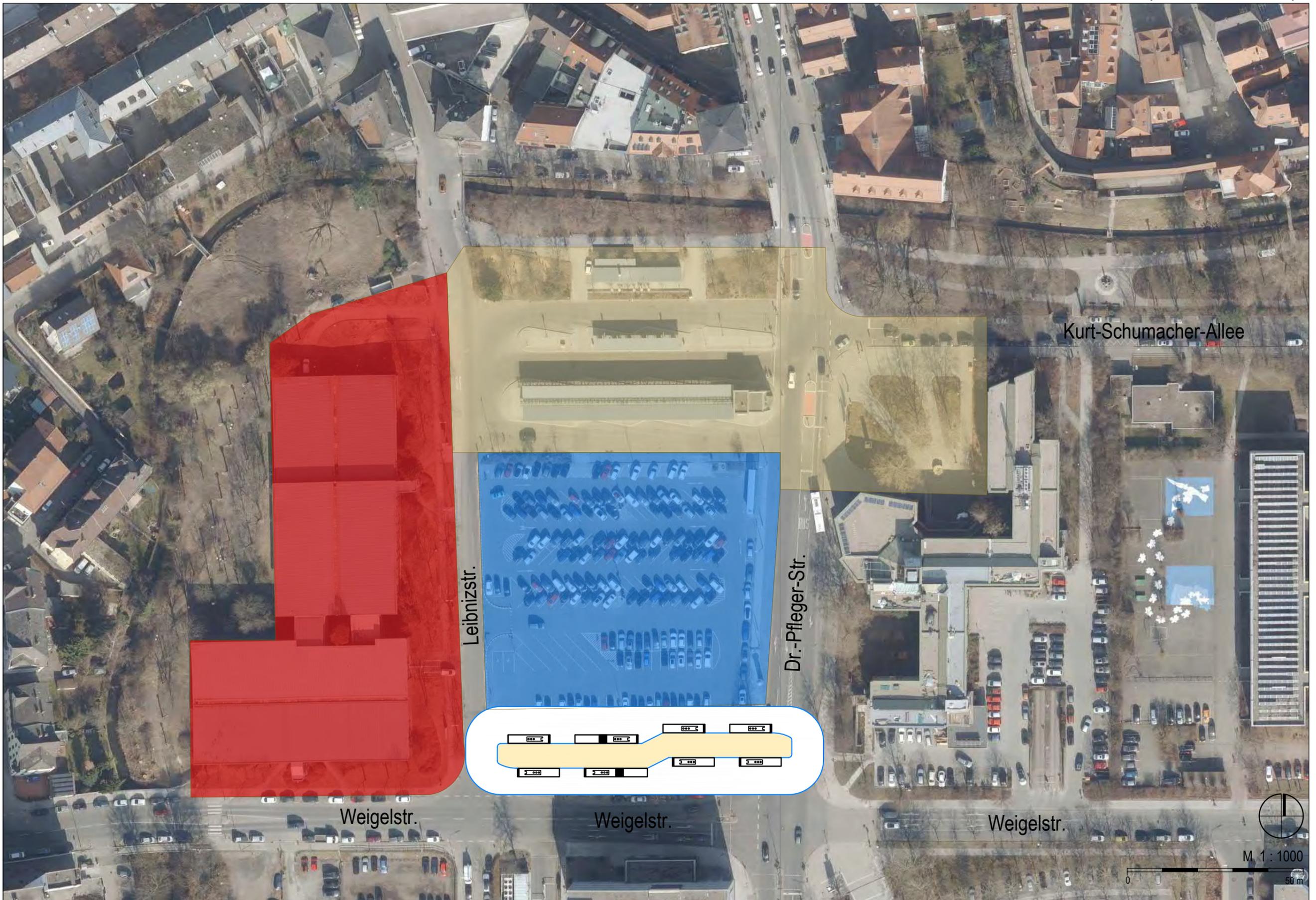
Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
Variante 2b: Optimale Lage in den Linienwegen



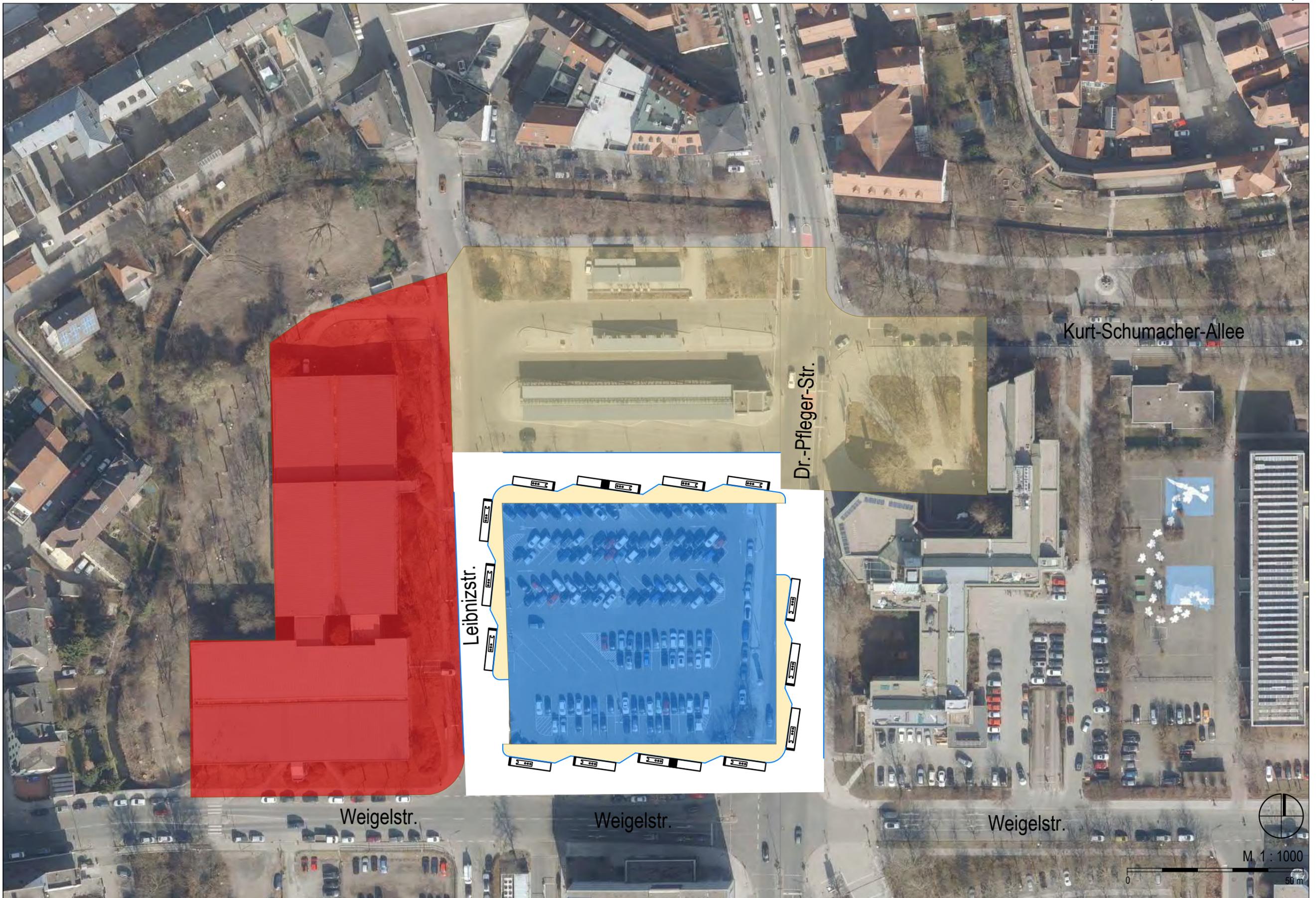
Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
Variante 2c: Optimale Lage in den Linienwegen



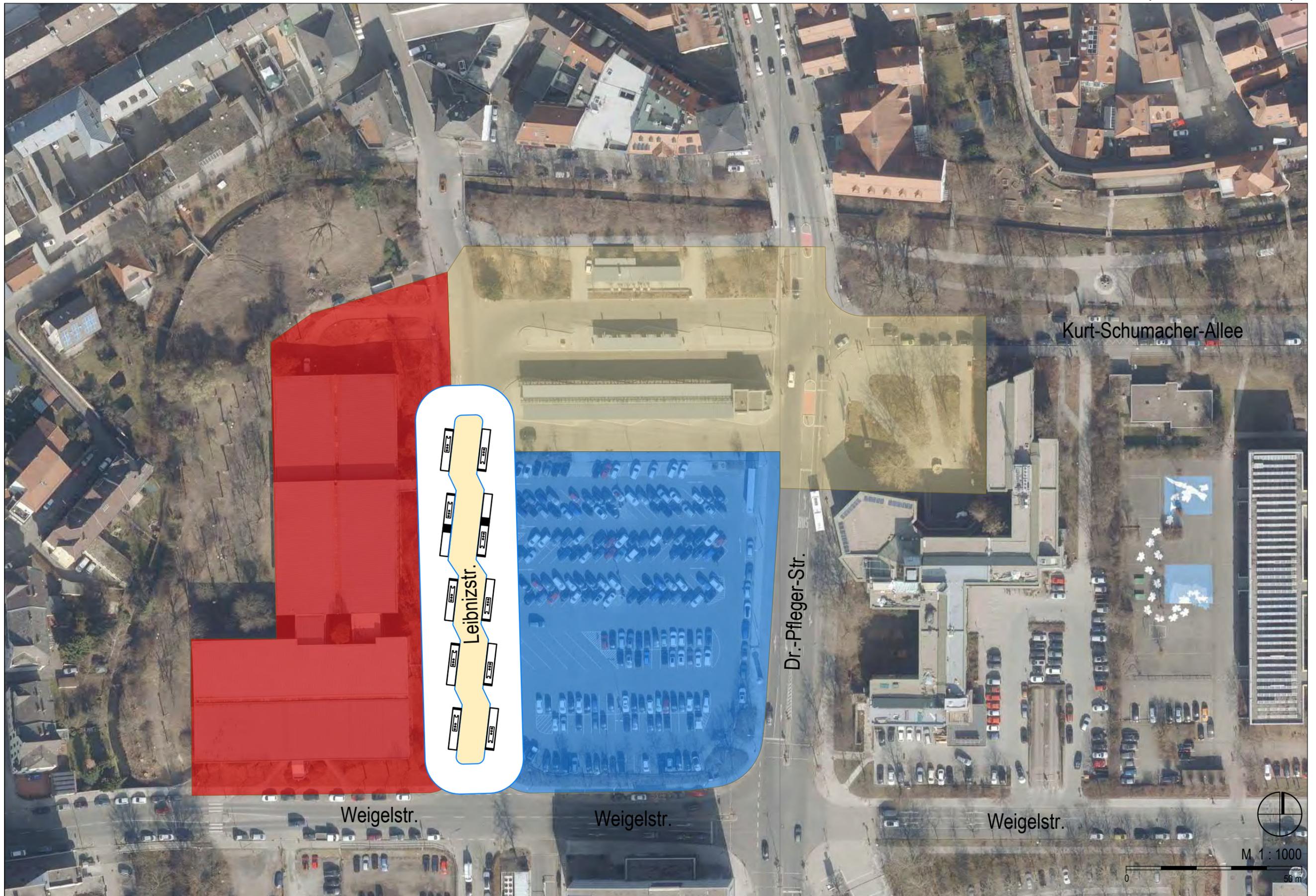
Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
 Variante 3a: ZOB im Süden - große Variante analog zum heutigen ZOB



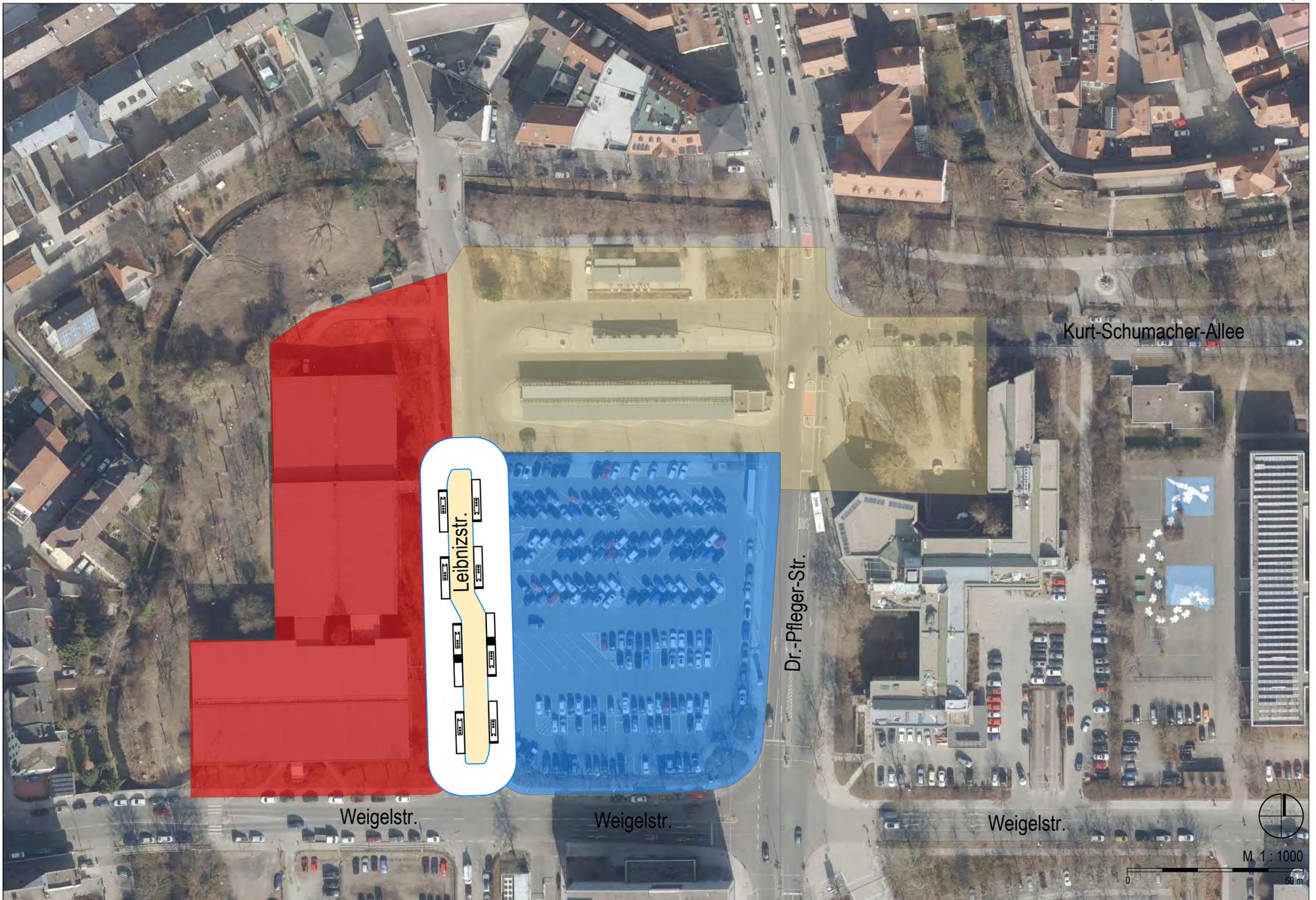
Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
Variante 3b: ZOB im Süden - kompakte Variante



Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
Variante 4: Blockumfahrt am Rathaus



Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
Variante 5a: Leibnizstraße



Funktionsfähigkeit ZOB Naabwiesenareal
Variante 5b: Leibnizstraße

Kfz-Verkehr	Experten- runde	Bürger- beteiligung
Reduzierung des Kfz-Verkehrs generell	✘	✓
Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der zentralen Innenstadt	✓	✓
Leistungsfähige Alternativrouten für Kfz-Verkehr schaffen	✓	✓
Optimierung / Erneuerung der Lichtsignalsteuerung	✘	✓
Beseitigung von Leistungsfähigkeitsengpässen	✓	--
Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund	✓	--
Geschwindigkeitsanpassungen (entsprechend den Randbedingungen)	--	✓
Verbesserung des Verkehrsflusses durch stadtweiten Ausbau der Infrastruktur (z.B. 2-4-streifiger Ausbau der Hauptverkehrsstraßen, Auflösung Fußgängerzone,...)	--	✓
Optimierung Parkraumkonzept (Bewirtschaftung, Anwohnerparken, Steuerung Preisgestaltung)	✓	✓
Ausbau P+R-Angebote	✓	✓

-- kein Thema/ keine Nennung

✓ wird befürwortet

✘ wird nicht befürwortet

Fuß- und Radverkehr	Experten- runde	Bürger- beteiligung
Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-)Raum	✓	--
Stärkung wichtiger Achsen für den Fußverkehr	--	--
Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs an Signalanlagen	✓	✓
Schaffung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes auf wichtigen Achsen	✓	✓
Mitdenken „neuer“ Radverkehrsführungen (z.B. Fahrradstraßen, Piktogrammspuren, Radschnellwege,...)	✓	--
Erweiterung der Fahrrad-Abstellmöglichkeiten (Anzahl, Zugänglichkeit, sichere / angemessene Anschließmöglichkeiten, ggfs. Überdachung, Platz für Lastenräder, Fahrradanhänger, E-Ladestationen,...)	✓	✓
Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität	✓	✓
Ausbau Querungsmöglichkeiten (bessere Verknüpfung)	--	✓
Ausbau der Radinfrastruktur (auch auf Verbindungen außerorts)	--	✓

-- kein Thema/ keine Nennung

✓ wird befürwortet

✗ wird nicht befürwortet

Öffentlicher Personennahverkehr	Experten- runde	Bürger- beteiligung
Optimierung des ÖPNV-Angebotes durch verbesserte Preisgestaltung/-struktur	--	✓
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	--	✓

-- kein Thema/ keine Nennung

✓ wird befürwortet

✗ wird nicht befürwortet

Anlage 12
Prioritätenliste“

Maßnahmenliste - Hohe Priorität

Maßnahme		Verkehrsart	im Zusammenhang mit
M26	Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen	ÖPNV	
M6	Umsetzung Umweltpur	Kfz	M3
M36	Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge	ÖPNV	
M38	Überprüfung und Optimierung von Verknüpfungsangeboten	Verbund	M17, M18
M33	Herstellung beidseitiger Zugang Bahnhof	ÖPNV, Fuß	M27
M39	Verstärktes Mobilitätsmanagement und KOmmunikation	Verbund	
M43	Förderung der Elektromobilität	Verbund	
M14	Prüfen der Freigabe von Einbahnstraßen und Sackgassen	Rad	
M1/ M12	Geschwindigkeitsreduzierung und flankierende Maßnahmen	Kfz/Rad	M11, M28
M3	Prüfung der Umgestaltung von Straßenräumen	Kfz	M1, M3, M4, M5, M10, M11, M13, M28
M10	Optimierung von Radverkehrsanlagen	Rad	M3
M11	Herstellung von Radverkehrsanlagen	Rad	M1/M12, M3
M28	Reduzierung von Verlustzeiten im Busverkehr	ÖPNV	M1, M3, M4, M13
M4	Verkehrstechnische Überprüfung Knotenpunkt Frauenrichter Straße/ Weigelstraße/ Bahnhofstraße	Kfz	M3, M28
M29	Optimierung der Verbindungsqualität im Busverkehr	ÖPNV	
M17	Verbesserung / Erweiterung der Fahrradabstellanlagen	Rad	M18, M38

Maßnahme		Verkehrs- art	im Zusammenhang mit
M21	Herstellung von (barrierefreien) Querungshilfen	Fuß	
M24	Verbesserung der Barrierefreiheit	Fuß	
M15	Umgestaltung von Knotenpunkten	Rad	M5, M23
M23	Optimierung der Fußgängerschutzanlagen	Fuß	M5, M15

Maßnahmenliste - Mittlere Priorität

	Maßnahme	Verkehrsart	im Zusammenhang mit
M7	Machbarkeitsstudie zur Schaffung neuer Kfz-Infrastruktur	Kfz	
M37	Einrichtung weiterer Bahnhaltepunkte	ÖPNV	
M5	Überprüfung von Gestaltung und Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten	Kfz	M3, M15, M23
M2	Geschwindigkeitskontrollen im Kfz-Verkehr	Kfz	
M8	Erarbeitung eines detaillierten Parkraum(bewirtschaftungs)konzeptes	Kfz	
M9	Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen	Kfz	
M13	Prüfen der Umsetzung von Fahrradstraßen und Piktogramm Spuren	Rad	M3, M28
M34	Anpassung der Preisstruktur	ÖPNV	
M42	Schaffung von CarSharing-Angeboten	Verbund	
M35	Weiterentwicklung Marketing, Information, Kommunikation	ÖPNV	
M16	Herstellung von Querungshilfen	Rad	
M18	Einführung von Radservicestationen	Rad	M17, M38
M31	Optimierung der Bustaktung und Erweiterung der Betriebszeiten	ÖPNV	
M32	Verbesserte Verknüpfung Bahnhof - ZOB - Innenstadt	ÖPNV	M27
M27	Neubau / Umbau der Bushaltestellen am Bahnhof und am ZOB Naabwiesen	ÖPNV	M32, M33
M20	Unterstützung bei Potentialstudien zu Radschnellverbindungen	Rad	

Maßnahmenliste - niedrige Priorität

Maßnahme	Verkehrsart	im Zusammenhang mit
M25 Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Fuß	
M40 Schaffung spezieller Mobilitätsangebote	Verbund	
M41 Schaffung von Voraussetzungen für moderne City-Logistikkonzepte	Verbund	
M30 Optimierte Anbindung der Gewerbegebiete	ÖPNV	
M22 Beseitigung von Hindernissen und Engstellen im Seitenraum	Fuß	