



**HANBRUCHER STRASSE 9**

**D-52064 AACHEN**

TELEFON 0241-7 05 50-0

TELEFAX 0241-7 05 50-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR.DE 121 688 630

## **Stadt Weiden in der Oberpfalz**

### **Gesamtstädtisches Verkehrskonzept für Weiden in der Oberpfalz**

Bearbeitung:

Dr. Reinhold Baier (Projektleiter)

Yvonne Jachtmann

Alexandra Klemps-Kohnen

Andreas Müller

Johannes Rohn

Lamia Schuckließ

**Aachen, im August 2012**

N:\2009\_09\090510\_Weiden\Texte\Berichte\Schlussbericht\090510\_Bericht\_  
120806\_mit\_Änderungen.doc

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Herangehensweise</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bisherige Stadt- und Verkehrsentwicklung</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Analyse und Bewertung</b>	<b>9</b>
3.1	Straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer	9
3.1.1	Radverkehr	11
3.1.2	Fußgängerverkehr	14
3.2	Verkehrssicherheit	19
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr	21
3.4	Motorisierter Individualverkehr	25
3.4.1	Netz des motorisierten Individualverkehrs	25
3.4.2	Knotenstromzählung	26
3.4.3	Ruhender Verkehr	26
3.5	Typische Entwurfssituation nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen	34
<b>4</b>	<b>Konzeptentwicklung</b>	<b>37</b>
4.1	Radverkehrskonzept	37
4.1.1	Allgemeines	37
4.1.2	Umsetzung im Weidener Straßennetz	38
4.2	Fußgängerverkehrskonzept	47
4.2.1	Allgemeines	47
4.2.2	Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen	48
4.3	„Weiche“ Maßnahmen	51
4.4	Innenstadtkonzept	53
4.5	Weitere Maßnahmenansätze für das übrige Straßennetz	57
4.5.1	Tempo 30 in der Innenstadt	57
4.5.2	Potenzielle Knotenpunkte für die Anlage von Kreisverkehren	57
4.6	Einzelhandelserweiterung in der Innenstadt	58
4.6.1	Hintergrund	58
4.6.2	Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens	59
4.6.3	Äußere Erschließung	60
4.7	Parkraumkonzept	61
4.8	Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr	64
<b>5</b>	<b>Leitlinien zur Verkehrsentwicklung</b>	<b>65</b>
5.1	Leitlinien zum Radverkehr (LR)	65
5.2	Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF)	67
5.3	Leitlinien zum Öffentlichen Personennahverkehr (LÖ)	68
5.4	Leitlinien zum Motorisierten Individualverkehr (LM)	69
<b>6</b>	<b>Auswirkungen der Konzepte</b>	<b>71</b>
6.1	Verkehrsverlagerungen im Straßennetz	71
6.2	Auswirkungen auf Knotenpunkte	73
6.3	Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit	87
<b>7</b>	<b>Maßnahmen und Kosten</b>	<b>88</b>

## Anlagen

## 1 Aufgabenstellung und Herangehensweise

Für die Stadt Weiden in der Oberpfalz soll ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept unter besonderer Berücksichtigung der Stärkung des Umweltverbundes erarbeitet werden. Insbesondere sind hier eine flächendeckende Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes sowie die Erreichbarkeit der Stadt und des Stadtzentrums für alle Nutzergruppen, Bevölkerungsschichten und Besucher sicherzustellen.

In den letzten Jahren wurden durch den Ausbau des Straßennetzes und des Parkraumangebotes weitestgehend nur der motorisierte Individualverkehr (MIV) gefördert. Verbesserungsbedürftig ist dagegen das Fuß- und Radwegeangebot, ggf. der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). In Ergänzung zu dem in Bearbeitung befindlichen städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK, Entwurf November 2010), als Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und zur Beantwortung weitergehender Fragen der Innenstadtentwicklung, sind die Verkehrsverhältnisse für den MIV, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr neu zu bewerten.

Der methodische Ansatz der Bearbeitung besteht darin, die bestehenden Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes zu analysieren und Konzepte und Leitlinien zu ihrer konsequenten Förderung auszuarbeiten. Diese (Netz-)Konzepte werden dann mit dem Netz für den MIV überlagert, um somit die möglichen Auswirkungen auf den MIV ermitteln zu können.

Vor dem Hintergrund einer geplanten Einzelhandelserweiterung im Weidener Stadtzentrum wird das Parkraumangebot und die -belegung erhoben und ein Parkraumkonzept ausgearbeitet.

Neben den regelmäßigen Diskussionen im zugehörigen Arbeitskreis, werden die Bürger durch die Teilnahme an Workshops informiert und erhalten gleichzeitig die Möglichkeit ihre Anregungen mit einzubringen.

## 2 Bisherige Stadt- und Verkehrsentwicklung

Die Stadt Weiden in der Oberpfalz wurde im Jahr 1241 erstmals urkundlich genannt. Zu dieser Zeit lag die Stadt auf einer Terrasse, die Schutz vor Hochwasser bot. Sie bestand lediglich aus dem Stadtkern, der heute den oberen und unteren Markt darstellt.<sup>1</sup>



**Bild 1: Stationen der Weidener Stadtentwicklung**

Quelle: 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz

Die Stadtentwicklung Weidens in der Zeit von 1300-1500 wurde im Wesentlichen durch die verkehrsgünstige Lage an der „Goldenen Straße“ (Prag – Weiden – Nürnberg – Frankfurt) geprägt. So konnte sich die Stadt Weiden in der Oberpfalz zu einem erfolgreichen Handels- und Umschlagplatz entwickeln.<sup>2</sup>

Nach verheerenden Bränden in den Jahren 1536–1540 wurde die Stadt weitgehend zerstört. Der Wiederaufbau erfolgte rasch und das dabei entstandene einheitliche Stadtbild ist, wie in obiger Abbildung zu sehen, noch heute zu erkennen.<sup>3</sup>

Seitdem haben sich die Stadt und deren Bevölkerung überaus positiv entwickelt. Insbesondere der im Jahr 1863 erfolgte Anschluss an das Eisenbahnnetz läutete neben der Industrialisierung auch einen Aufschwung für die Stadt Weiden ein. Entsprechend kam es zur Ansiedlung von zahlreichen Industriebetrieben – vor allem aus dem Bereich der Porzellanindustrie. Die Porzellanindustrie hält sich noch heute erfolgreich in Weiden. Fabriken wie „Bauscher“ und die „Christian Seltmann GmbH“ besitzen darüber hinaus überregionale Bekanntheit.<sup>4</sup>

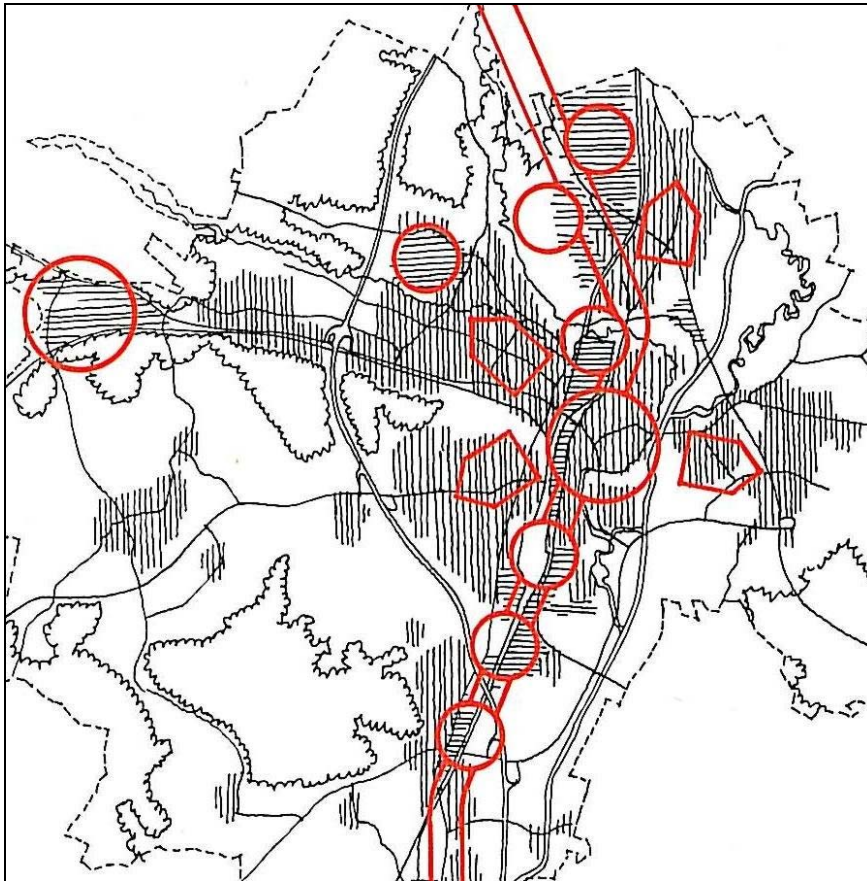
Wie an den Entwicklungsachsen in folgendem Bild zu sehen, hat sich Weiden nördlich und südlich entlang der Eisenbahnstrecke entwickelt, an der sich unter anderem auch Industrie- und Gewerbegebiete befinden. Die Entwicklung in westlicher Richtung wird durch die A93 begrenzt; in östlicher Richtung durch den Naturpark „Nördlicher Oberpfälzer Wald“.

<sup>1</sup> vgl. Stadt Weiden in der Oberpfalz, 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz, Weiden 1997

<sup>2</sup> Internet: <http://www.weiden-oberpfalz.de> (Zugriff: 16.03.2011)

<sup>3</sup> vgl. Stadt Weiden in der Oberpfalz, 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz, Weiden 1997

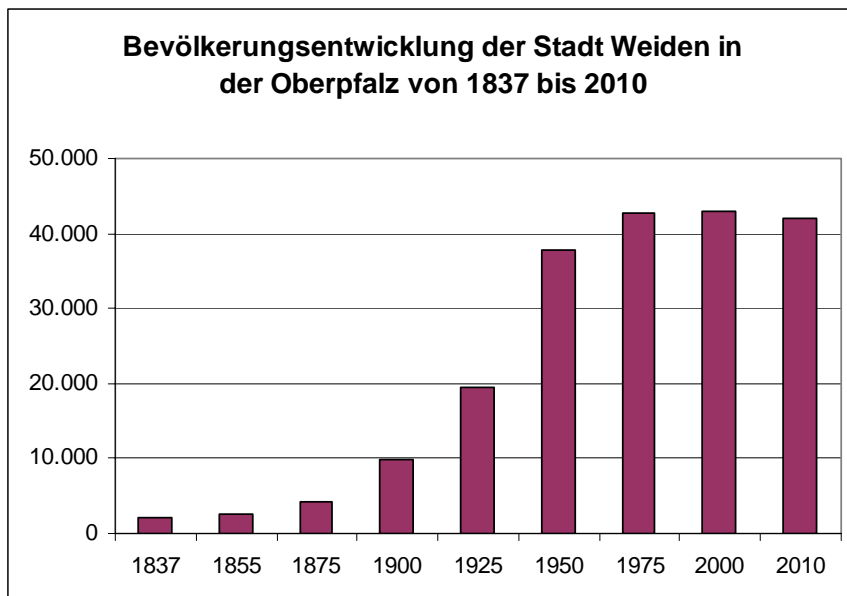
<sup>4</sup> Internet: <http://www.weiden-oberpfalz.de> (Zugriff: 16.03.2011)



**Bild 2: Flächennutzung 1993: Entwicklungsachsen**

Quelle: 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz

Das starke Bevölkerungswachstum ist zum einen auf zahlreiche Eingemeindungen zurückzuführen und zum anderen auf ca. 12.000 Flüchtlinge nach dem zweiten Weltkrieg.<sup>5</sup>



**Bild 3: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Weiden von 1837–2010**

Quelle: Weiden in Zahlen. Internet: <http://www.weiden.info>

<sup>5</sup> vgl. Stadt Weiden in der Oberpfalz, 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz, Weiden 1997 und Internet: <http://www.weiden-oberpfalz.de> (Zugriff: 16.03.2011)

Da mit steigender Einwohnerzahl ein höheres Verkehrsaufkommen einhergeht, hat die Altstadt auf Grund des starken (Durchgangs-)Verkehrs an Attraktivität verloren. „Der historische Markt war zu einer unattraktiven, stark frequentierten Verkehrsfläche und zum Parkplatz verkommen“.

Um den Folgen – wie beispielsweise Staus, mangelnde Sicherheit, Lärm und Abgasen – entgegenzuwirken und die Altstadt zu einem Lebensraum und attraktiven Wohn- und Einkaufsstandort zu entwickeln, wurde 1972 eine Sanierung geplant und durchgeführt.



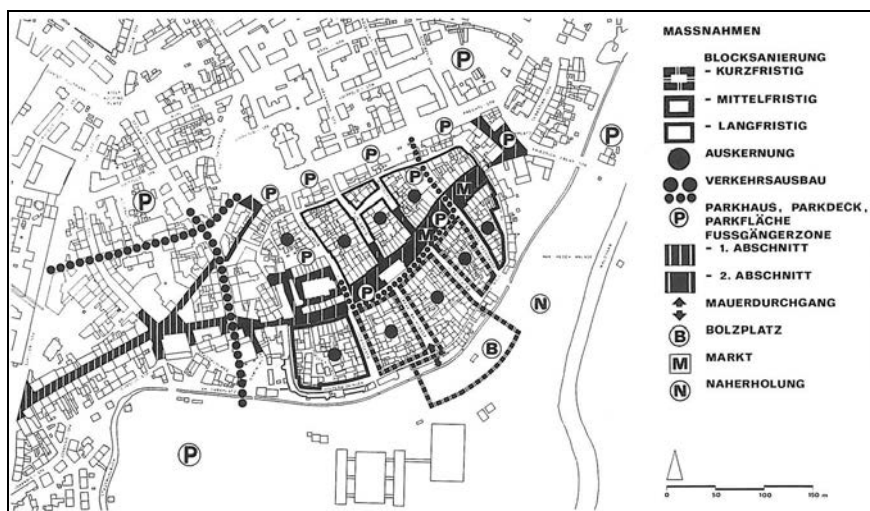
**Bild 4: Marktplatz vor und nach der Verkehrsberuhigung**

Quelle: 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz

Im Jahr 2010 waren in Weiden über 28.000 Kraftfahrzeuge gemeldet. Die Altstadt ist heute durch die Errichtung einer Fußgängerzone überwiegend von Kraftfahrzeugverkehr befreit, wodurch die Wohn- und Aufenthaltsqualität hier nachhaltig verbessert wurde. Um den Bereich autofrei zu halten wurden für Anlieger im Altstadt-bereich Tiefgaragen angelegt. Der obere Markt übernimmt derzeit die Funktion des Geschäftsbereichs und bietet Platz für Märkte und Feste. Der untere Markt dagegen dient als Erholungsraum. Da eine genügende Anzahl an Stellplätzen für Kunden und Besucher essentiell für eine attraktive Innenstadt ist, wurden einerseits zahlreiche öffentliche Parkplätze und Parkhäuser in der Nähe dieser errichtet und andererseits die ÖPNV-Erschließung der Innenstadt verbessert.

Während der Sanierung kam es neben der Verkehrsberuhigung zu einer Aufwertung der Wohnanlagen. Die bestehenden Wohnblöcke wurden entkernt und die Wohnungen aufgewertet. Dabei wurden die denkmalgeschützten Fassaden erhalten und somit auch die Atmosphäre der Altstadt behalten. Zur Veranschaulichung dient Bild 5.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> vgl. Stadt Weiden in der Oberpfalz, 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz, Weiden 1997



**Bild 5: Vorbereitende Untersuchung 1974 – beabsichtigte Maßnahmen**

Quelle: 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz

Im Jahr 1919 wurde die Stadt Weiden in der Oberpfalz zu einer kreisfreien Stadt und 75 Jahre später (1994) zum Oberzentrum. 1995 wurde die Fachhochschule Amberg-Weiden eröffnet und nahm den Lehrbetrieb auf. Der Schwerpunkt des Studienangebots liegt in der Wirtschaft und wurde seit der Eröffnung mehrfach erweitert.<sup>7</sup>

Die Stadt Weiden in der Oberpfalz verfügt noch heute über eine verkehrsgünstige Lage. In unmittelbarer Nähe befinden sich zum einen die Autobahnen A 93 (München – Regensburg – Weiden – Hof) und A 6 (Prag – Paris) und zum anderen die Bundesstraßen B 22 (Bayreuth – Weiden – Cham) und B 470 (Weiden – Auerbach – Forchheim). Ebenso ist Weiden durch den Schienenverkehr mit dem Umland verbunden. Das Weidener Verkehrsnetz basiert auf dem Tangentensystem, das die äußere Erschließung durch innerstädtische Hauptverkehrsstraßen ergänzt.<sup>8</sup>

Im Oberzentrum Weiden leben 43.000 Menschen auf einer Fläche von 68,5 km<sup>2</sup>. Als Handels- und Dienstleistungszentrum der Region Oberpfalz-Nord hat Weiden heute einen Einzugsbereich von ca. 300.000 Menschen. Weiden zeichnet sich durch Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten, Einkaufsmöglichkeiten sowie ein aus allen Schultypen bestehendes Bildungsangebot aus.<sup>9</sup> Demzufolge ist es nicht überraschend, dass Weiden eine Einpendlerstadt ist. Im Jahr 2009 lag die Zahl der Einpendler bei 15.363, die der Auspendler bei 4.738. Somit ergibt sich ein Pendlersaldo von 10.625. Die Einpendler stammen dabei größtenteils aus dem Landkreis Neustadt an der Waldnaab (60%). Der Landkreis Neustadt an der Waldnaab ist auch die bevorzugte Destination der Auspendler (45%).<sup>10</sup>

Weiden konnte sich erfolgreich von der Monostrukturierung (Glas & Porzellan) befreien, sodass heute lediglich 1/3 der 30.000 Beschäftigten im produzierenden Bereich tätig sind. Die vorhandenen Industriebetriebe stammen unter anderem aus den Branchen:

<sup>7</sup> Internet: <http://www.weiden-oberpfalz.de> (Zugriff: 16.03.2011)

<sup>8</sup> vgl. Stadt Weiden in der Oberpfalz, 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz, Weiden 1997

<sup>9</sup> Internet: <http://www.weiden-oberpfalz.de> (Zugriff: 16.03.2011)

<sup>10</sup> Internet: <http://www.weiden.info> (Zugriff: 16.03.2011)

Fahrzeugbau, Kunststoffbe- und -verarbeitung sowie Mikroelektronik.<sup>11</sup>

Zukünftig soll der etwas außerhalb liegende Fachhochschulstandort am Hetzenrichter Weg stärker mit der Innenstadt verknüpft werden. Daneben wird der Bereich des unteren Markts weiterentwickelt, um die Einkaufspassage auszuweiten.<sup>12</sup> Hinzu kommt noch die Aufwertung der westlich der Sedanstraße liegenden Fußgängerzone, wo zwischenzeitlich das Kaufhaus Hertie seinen Standort aufgegeben hat.

Weiterhin sollen verkehrliche Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu gehört: Hemmnisse entfernen, neue Wegeverbindungen – vor allem für den Fuß- und Radverkehr – schaffen und das Aufwerten von Kreuzungen. Auch städtebauliche Maßnahmen sind geplant. Diese zielen vor allem darauf ab, die soziale Infrastruktur auf die Erfordernisse des demographischen Wandels anzupassen. Konkret sind Maßnahmen zum senioren- und behindertengerechten Wohnen geplant. Gleichzeitig soll Weiden aber auch für junge Bevölkerungsschichten attraktiver werden – beispielsweise durch Jugendtreffs, Kindergärten und Schulen - um letztlich der Überalterung und Abwanderungen entgegenzuwirken. Für das Kalenderjahr 2010 ist das Wanderungssaldo der 18 bis 24-jährigen als positiv zu verzeichnen, d. h. dass der Arbeits- und Ausbildungsplatzmarkt Zukunftsperspektiven für jüngere Menschen bereithält.<sup>13</sup> Die Geburten auf 1.000 Einwohner liegen seit 2002 unter dem deutschen Durchschnitt (Weiden 2009: 6,8; Deutschland 2009: 8,1). Die Sterbefälle auf 1.000 Einwohner dagegen liegen schon seit 1973 über dem Durchschnitt Deutschlands (Weiden 2009: 12,5; Deutschland 2009: 10,4).<sup>14</sup>

<sup>11</sup> Internet: <http://www.weiden-oberpfalz.de> (Zugriff: 16.03.2011)

<sup>12</sup> vgl. Stadt Weiden in der Oberpfalz, 25 Jahre Stadterneuerung Weiden – Eine Zwischenbilanz, Weiden 1997

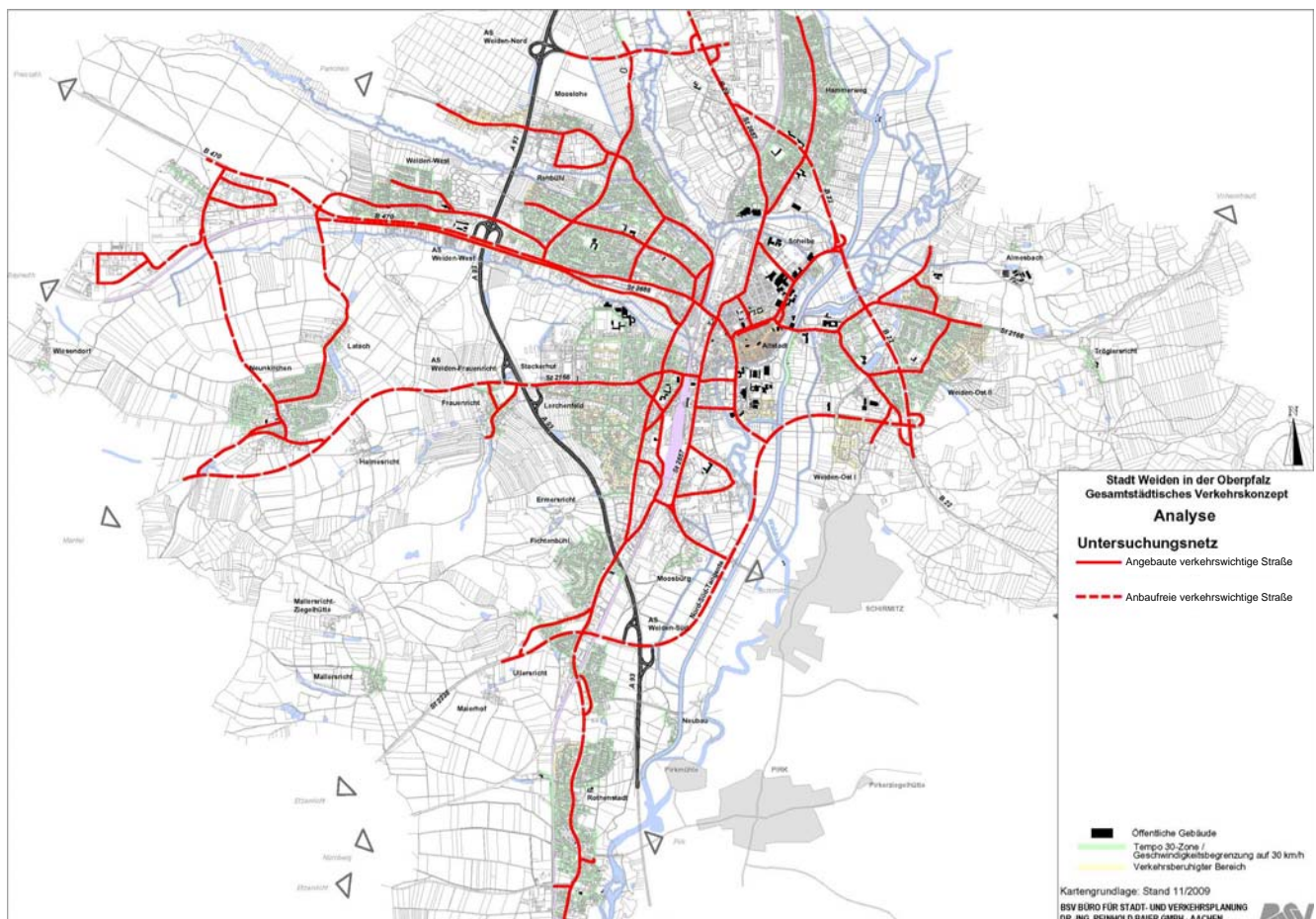
<sup>13</sup> Strukturdaten und –indikatoren der Agentur für Arbeit Weiden

<sup>14</sup> vgl. DIS – Dürsch Institut für Stadtentwicklung, Städtebauliches Entwicklungskonzept – Stadt Weiden in der Oberpfalz, München 2010 und Internet: <http://www.weiden.info> (Zugriff: 16.03.2011)

### 3 Analyse und Bewertung

#### 3.1 Straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer

Für das Untersuchungsnetz, das sich überwiegend aus den innerörtlichen, angebauten Hauptverkehrsstraßen und den für den Busverkehr wichtigen Straßen zusammensetzt (Bild 6, rote durchgezogene Linien), wurde eine Verträglichkeitsanalyse durchgeführt. Diese dient dazu, die Bedingungen für Fußgänger (Längsverkehr, Überquerbarkeit) und Fahrradfahrer (auf Radverkehrsanlagen oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn) zu ermitteln, zu dokumentieren und zu bewerten. Die in der Abbildung gelben (verkehrsberuhigter Bereich) bzw. grünen Flächen (Tempo 30-Zone oder zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) werden in der Regel nicht tiefer betrachtet, da hier gemäß der geltenden Regelwerke keine Radverkehrsanlagen erforderlich sind und die Fußgänger durch die geringen Fahrgeschwindigkeiten und die meistens geringe Verkehrsbelastung verträglich abwickelbar sind.



**Bild 6: Untersuchungsnetz**

Grundlage für die Bewertung sind insbesondere die Anforderungen, die in den aktuell geltenden Regelwerken wie RAST 06, ERA 2010, EFA usw. der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) an Fuß- und Radverkehrsanlagen aus Sicherheits- und Komfortgründen gestellt werden. Ergänzend werden die aufgenommenen Querschnitte mit den empfohlenen Querschnitten der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) abgeglichen. Die Bestimmung der „Typischen Entwurfssituationen“ nach RAST erlaubt die Feststellung des straßenräumlichen Poten-

zials zur Realisierung der Ansprüche aus Fuß-, Rad- und motorisiertem Verkehr (sowie ggf. auch Aufenthalt und anderer Nutzungen) im vorhandenen Straßennetz. Damit liegt ein wichtiger Baustein für die gegenseitige Abwägung von weitergehenden Konzeptbestandteilen vor.

Die außerhalb liegenden Ortsteile, wie z. B. Neunkirchen, Mellersricht und Frauenricht, liegen jeweils abseits der Hauptverkehrsstraßen und haben somit weitestgehend kein Problem mit Durchgangsverkehren. Für alle diese Ortsteile ist der dörfliche Charakter typisch. So findet man hier des Öfteren keinen oder einen sehr schmalen Gehweg vor und keine Radverkehrsanlagen. Dies wird aber auf Grund der geringen Verkehrsbelastungen nicht als kritisch angesehen und daher keine konzeptionellen Maßnahmen vorgeschlagen.

Zu betrachten sind auch die Radwegverbindungen zwischen den Ortschaften bis hin zum Stadtzentrum von Weiden. Bezogen auf das Kerngebiet der Stadt Weiden liefert das Städtebauliche Entwicklungskonzept der Stadt Weiden bereits einige Vorschläge zur Erweiterung eines attraktiven Radnetzes, das dem Alltagsverkehr gleichermaßen, wie dem Freizeitverkehr bzw. der Naherholung dient. So wird hier der Ausbau von „grünen Radrouten“ sowohl in Nord-Süd Richtung z. B. entlang der Autobahn als auch in Ost-West Richtung z. B. über das ehemalige Bürgerbräu Gelände in Verbindung mit neuen Querungen der Bahngleise und des Stadtmühlbachs vorgeschlagen.

Eine weitere Überquerungsmöglichkeit sieht das Städtebauliche Entwicklungskonzept in Verlängerung der Königsbergerstraße (nebenstehendes Foto), den sogenannten Wittgartendurchstich. So kann eine weitere und vor allem kraftfahrzeugarme Verbindung zwischen Innenstadt und Wohngebiet bzw. Naherholungsgebiet geschaffen werden. Für die Umsetzung wird eine Unterführung bei richtiger Ausführung (Dimensionierung, Beleuchtung etc.) als geeigneter als eine Überführung über die Bahngleise angesehen.



### 3.1.1 Radverkehr

Das Vorhandensein, die Art und die Breite der Radverkehrsanlagen im Untersuchungsnetz wurden im Rahmen eines Aufenthalts vor Ort im November 2009 aufgenommen und kartiert (siehe Bild 11). Deutlich zu erkennen sind dort die Lücken im Radverkehrsnetz und dass alle Arten von Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet vorhanden sind, wie auch die Auswahl der nachfolgenden Fotos zeigt.



**Bild 7: Schutzstreifen Gabelsbergerstraße**



**Bild 8: Radweg Leimbergerstraße**



**Bild 9: einseitiger Radfahrstreifen Christian-Seltmann-Straße (St 2666)**













**Bild 10: Gemeinsamer Geh- und Radweg Dr.-Martin-Luther-Straße (St 2657)**

Zur Bewertung der Radverkehrsanlagen können verschiedene Regelwerke herangezogen werden. Dazu gehören die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bzw. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die dort aufgeführten Maße unterscheiden sich teilweise und sind in Tabelle 1 auf der nächsten Seite zusammengestellt.

Die Gegenüberstellung der vorhandenen nutzbaren Breiten mit den geforderten (Mindest-) Maßen zeigt, dass in Weiden über die Hälfte der aufgenommenen Radverkehrsanlagen StVO-konform sind und rund  $\frac{1}{4}$  jeweils RAST-konform bzw. unter den Mindestmaßen liegen.

Tabelle 1: Standards im Radverkehr nach RAST 06 und StVO

	RASt 06, ERA 2010	StVO
Radweg  Zeichen 237  Zeichen 241	$1,60\text{ m} + 0,50\text{ m}^* (0,75\text{ m}) = \mathbf{2,10\text{ m}}$ <small>Sicherheits-trennstreifen</small> neben Fahrbahn <hr/> $1,60\text{ m} + 0,75\text{ m} = \mathbf{2,35\text{ m}}$ <small>Sicherheits-trennstreifen</small> neben Parkstreifen	<b>2,00 m (1,50 m)</b> inkl. Sicherheitsraum für Radweg neben Gehweg 1,50 m
Radfahrstreifen  Zeichen 237	$1,60\text{ m} + 0,25\text{ m} = \mathbf{1,85\text{ m}}$ <small>Markierung</small> z. B. neben Gehweg <hr/> $1,60\text{ m} + 0,75\text{ m} + 0,25\text{ m} = \mathbf{2,60\text{ m}}$ <small>Sicherheits-trennstreifen Markierung</small> neben Parkstreifen	<b>2,00 m (1,50 m)</b> inkl. Sicherheitsraum
Gemeinsamer Geh-/Radweg  Zeichen 240 bzw. Zweirichtungs-Geh-/Radweg einseitig  Zeichen 240  Zusatzzeichen 1050-33	$2,50\text{ m} + 0,50\text{ m}^* (0,75\text{ m}) = \mathbf{3,00\text{ m}}$ <small>Sicherheits-trennstreifen</small> neben Fahrbahn <hr/> $3,00\text{ m} + 0,75\text{ m} = \mathbf{3,75\text{ m}}$ <small>Sicherheits-trennstreifen</small>	<b>2,50 m</b> inkl. Sicherheitsraum  <b>2,40 m (2,00 m)</b> inkl. Sicherheitsraum
Schutzstreifen	$\mathbf{1,50\text{ m} (1,25\text{ m})}$ ohne Parken neben Schutzstreifen <hr/> $\mathbf{1,50\text{ m}}$ Parken neben Schutzstreifen	
Gehweg, Radfahrer frei  Zeichen 239  Zusatzzeichen 1022-10	Gehweg $\geq 2,50\text{ m}$	

\*bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen, 0,50 m bei geringer Radverkehrsbelastung

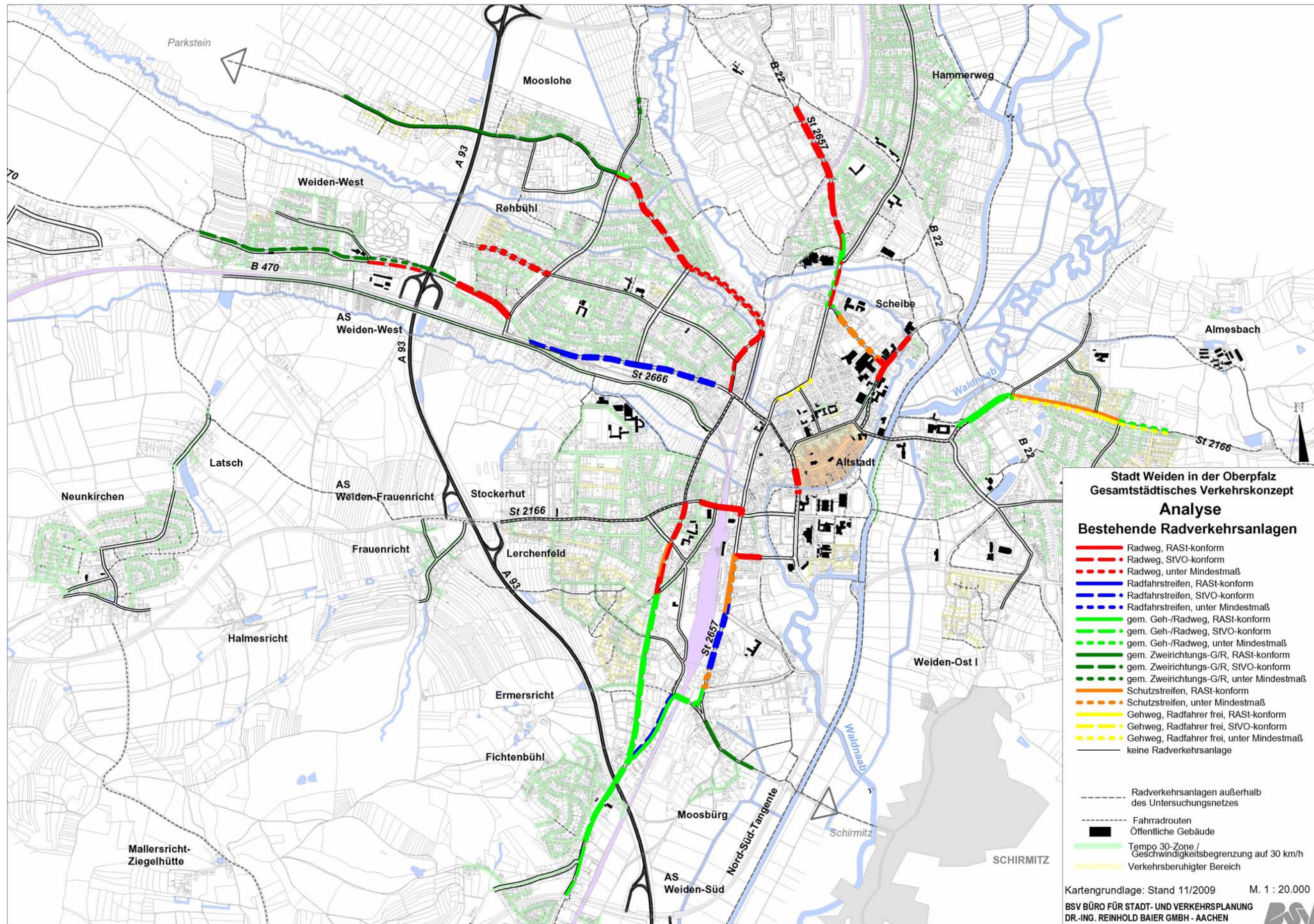
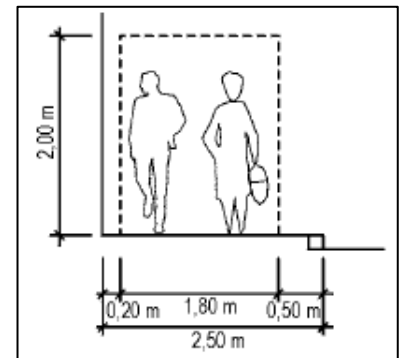


Bild 11: Bestehende Radverkehrsanlagen im Untersuchungsnetz

### 3.1.2 Fußgängerverkehr

Im Untersuchungsstraßennetz wurde ebenfalls das Vorhandensein und die Breite der Gehwege aufgenommen und in verschiedene Breitenklassen eingeteilt (siehe Bild 16). Dabei entspricht die Gehwegbreite nicht immer den Anforderungen der anliegenden Nutzungen (z. B. in der Bürgermeister-Prechtel-Straße). An mehreren Straßenabschnitten ist die nutzbare Gehwegbreite durch Baumscheiben und durch von Wurzelwerk hoch gehobene Gehwegplatten eingeschränkt (z. B. Pressather Straße). Im Ergebnis haben 65% der aufgenommenen Gehwege eine nutzbare Breite zwischen 1,50 m und 2,50 m, 23% der nutzbaren Gehwegbreiten liegen darunter und 12% darüber.

In den RAS 06 wird eine Regelbreite des Seitenraumes von 2,50 m als notwendig erachtet (Bild rechts), damit sich 2 Personen mit ausreichenden Sicherheitsabständen im Seitenraum begegnen können bzw. das Begegnen mit Rad fahrenden Kindern, die bis zum Alter von 8 Jahren auf dem Gehweg fahren müssen und bis zum Alter von 10 Jahren dort fahren dürfen zu ermöglichen.



**Bild 12: Bürgermeister-Prechtel-Straße (St 2166)**



**Bild 13: Pressather Straße**



**Bild 14: Schillerstraße (St 2657)**



**Bild 15: Frauenrichter Straße (St 2166)**

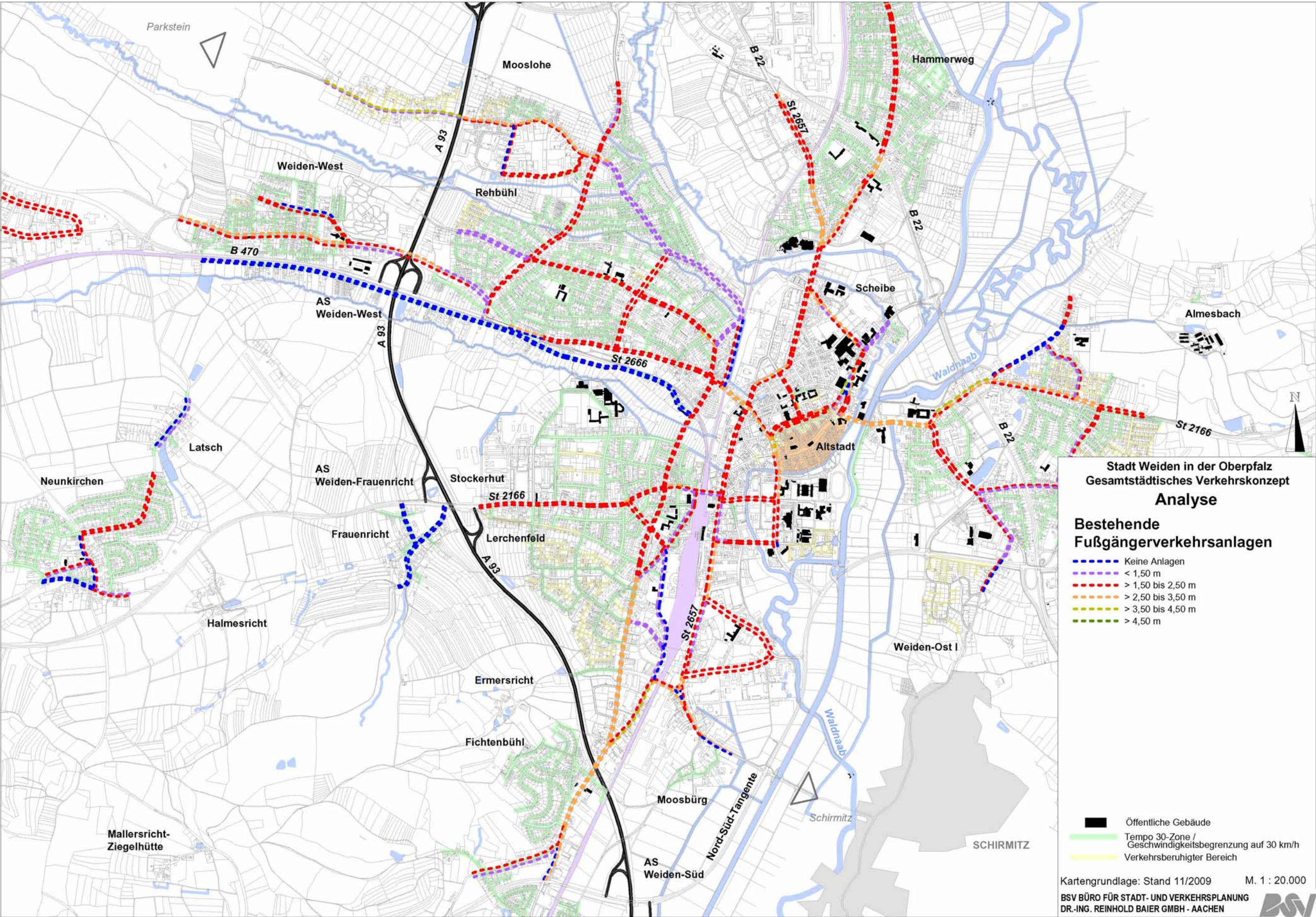


Bild 16: Bestehende Fußgängerverkehrsanlagen im Untersuchungsnetz

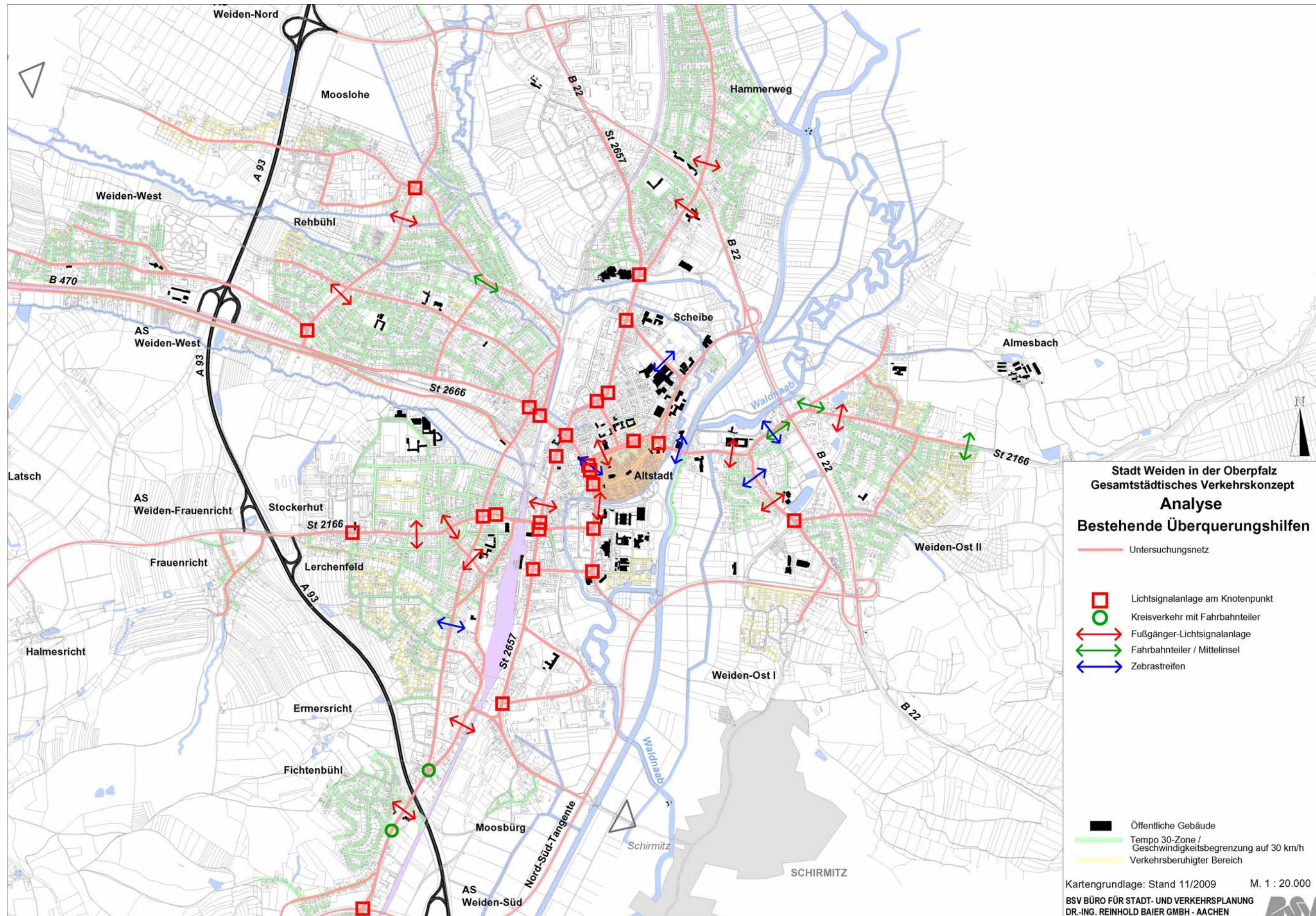


Bild 17: Bestehende Überquerungshilfen im Untersuchungsnetz

Ein weiterer wichtiger Punkt im Fußgängerverkehr sind die Überquerungshilfen. Neben den Furten an den signalisierten Knotenpunkten gibt es in Weiden Fußgänger-Lichtsignalanlagen, Fahrbahnteiler an diversen Knotenpunkten, Mittelinseln und Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“).

Bei Fußgänger-Lichtsignalanlagen besteht die Gefahr, dass diese von den Fußgängern aufgrund langer Wartezeiten nicht in Anspruch genommen werden, sondern bei Rot gegangen wird. Dieses wurde bei dem Vor-Ort-Aufenthalt mehrfach z. B. in der Joseph-Haas-Straße im Bereich der Rehbühlstraße und in der Frauenrichter Straße im Bereich Am Alten Dorf beobachtet.



**Bild 18: Fußgängerüberweg Sedanstraße**



**Bild 19: Fußgängerüberweg Leimbergerstraße**



**Bild 20: Mittelinsel mit Fußgängerüberweg Friedrich-Ebert-Straße**



**Bild 21: Fußgängerüberweg Leuchtenbergerstraße**

Handlungsbedarf für weitere Überquerungshilfen besteht zumeist in den Geschäftsbereichen. Neben der Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße gehört auch die Frauenrichter Straße im Bereich Am Alten Dorf, die Sebastianstraße im Geschäftsbereich (Einbahnstraße), aber auch die Bahnhofstraße (St 2657) zwischen dem Bahnhof und der Weigelstraße dazu.

In den genannten Bereichen gibt es linearen Überquerungsbedarf, d. h. es besteht an mehreren Stellen des Straßenabschnitts der Wunsch die Straße zu queren. Für diese Fälle empfiehlt sich meist die Anlage eines Mittelstreifens. In der Sebastianstraße ist z. B. auch die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs

mit Tempo 20 denkbar. Durch die abgeminderte Geschwindigkeit wäre das Überqueren der Fahrbahn dann auch hier gegeben.

Weiterer punktueller Überquerungsbedarf wird u. a. an folgenden Stellen<sup>15</sup> gesehen:

- Weigelstraße in Verlängerung des Gehwegs am Mühlbach,
- Sebastianstraße im Schulbereich,
- Christian-Seltmann-Straße an der Einmündung der Frühlingsstraße,
- Dr.-Pfleger-Straße am Bushof und
- Am Langen Steg in Verlängerung des Geh- und Radwegs zum Sportplatz.

In diesen Fällen wird die Errichtung einer Mittelinsel empfohlen. Dies ist während der Bearbeitungszeit bereits auf der Dr.-Pfleger-Straße am ZOB umgesetzt worden (siehe nebenstehendes Foto).

Außerdem wird bei der Erweiterung des Hochschul- und Schulgeländes am Hetzenrichter Weg<sup>16</sup> und der damit verbundenen Verlagerung der Bushaltestellen auch dort eine Mittelinsel zwischen den Haltestellen empfohlen.



Bezogen auf das Fuß- und Radwegenetz fällt die starke Barrierewirkung der Gleisanlagen auf. Von der Frauenrichter Straße bis zur Regensburger Straße gibt es auf einer Länge von rund 1,2 km keine Überquerungsmöglichkeiten. Diese gibt es zwar auch nicht für den Kraftfahrzeugverkehr, aber dieser ist deutlich umwegempfindlicher. So sind die westlichen Wohngebiete hinter dem Bahnhof quasi von der Innenstadt abgehängt. Dieses soll bei den Umbauplanungen im Zusammenhang mit dem Bahnhof und den Bahnkonversionsflächen berücksichtigt werden. Auch ein direkter Zugang zu den Gleisen von der westlichen Stadtseite ist dringend zu empfehlen.

Ebenfalls im weiteren Bereich der Bahnlinie nördlich der Christian-Seltmann-Straße kann man erst an der Schweinenaab wieder diese queren. Ebenso wie die Frauenrichter Straße ist die Christian-Seltmann-Straße durch ihren hohen Kraftfahrzeugverkehr wenig attraktiv für Fußgänger und Radfahrer.

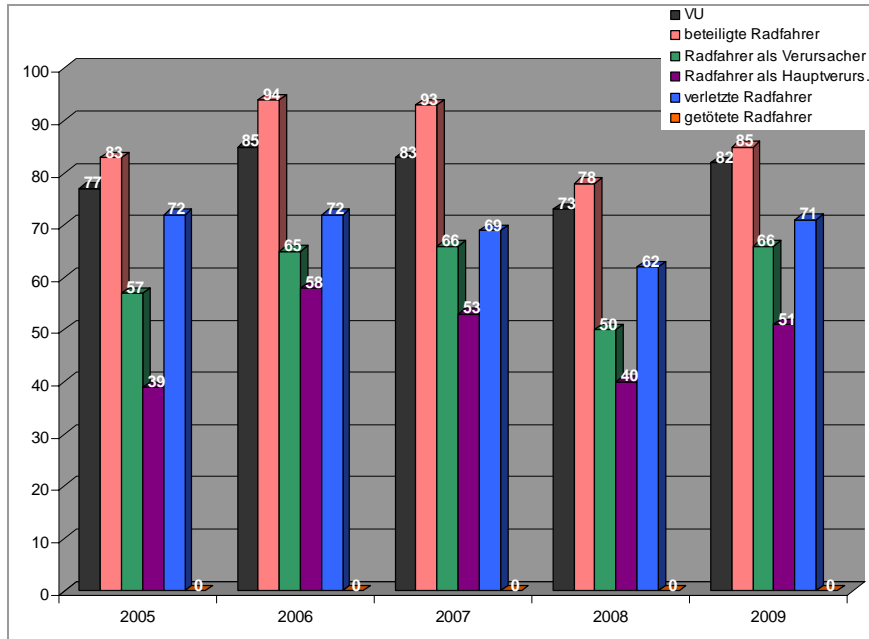
Diese Mängel werden auch im Städtebaulichen Entwicklungskonzept genannt und Vorschläge unterbreitet. Hier werden konkrete Maßnahmen mit möglichen Linienverläufen u. a. im Zusammenhang mit der Aufwertung des Bahnhofs und der sogenannte Wittgartendurchstich aufgezeigt.

<sup>15</sup> Siehe auch Maßnahmentabelle in Kapitel 7

<sup>16</sup> BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH; Verkehrsuntersuchung Hetzenrichter Weg in Weiden in der Oberpfalz; Aachen 2011

### 3.2 Verkehrssicherheit

In der Statistik der Polizei Weiden (Bild 22) zeigt sich, dass sich von 2005 bis 2009 sowohl die Anzahl der beteiligten Radfahrer als auch die verletzten Radfahrer recht ähnlich sind. Positiv zu vermerken ist, dass es in diesen 5 Jahren keine getöteten Radfahrer gegeben hat.



**Bild 22: Radfahrunfälle der letzten Jahre**

Quelle Diagramm: Polizei der Stadt Weiden i. d. Opf.

Auf Grundlage von Unfalllisten der Polizei Weiden aus dem Jahr 2009 wurde eine Unfalltypensteckkarte erstellt (siehe Bild 23). Diese wurde nur für Unfälle mit Radfahrer- und Fußgänerbeteiligung im Untersuchungsnetz angefertigt, da das Hauptaugenmerk in diesem Verkehrskonzept auf den „schwächeren Verkehrsteilnehmern“ liegt.

Bei folgenden Streckenabschnitten bzw. Knotenpunkten handelt es sich um unfallauffällige Bereiche:

- Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Brenner-Schäffer-Straße
- Frauenrichter Straße zwischen Bahnhofstraße und Lerchenfeld inklusive der Knotenpunkte (vor allem ist hier die Einmündung mit der Ermersrichter Straße zu nennen)
- Dr.-Pfleger-Straße nördlich der Weigelstraße
- Bürgermeister-Prechtl-Straße
- Adolf-Kolping-Platz
- Schlörplatz und westlicher Teil der Friedrich-Ebert-Straße
- Mooslohstraße

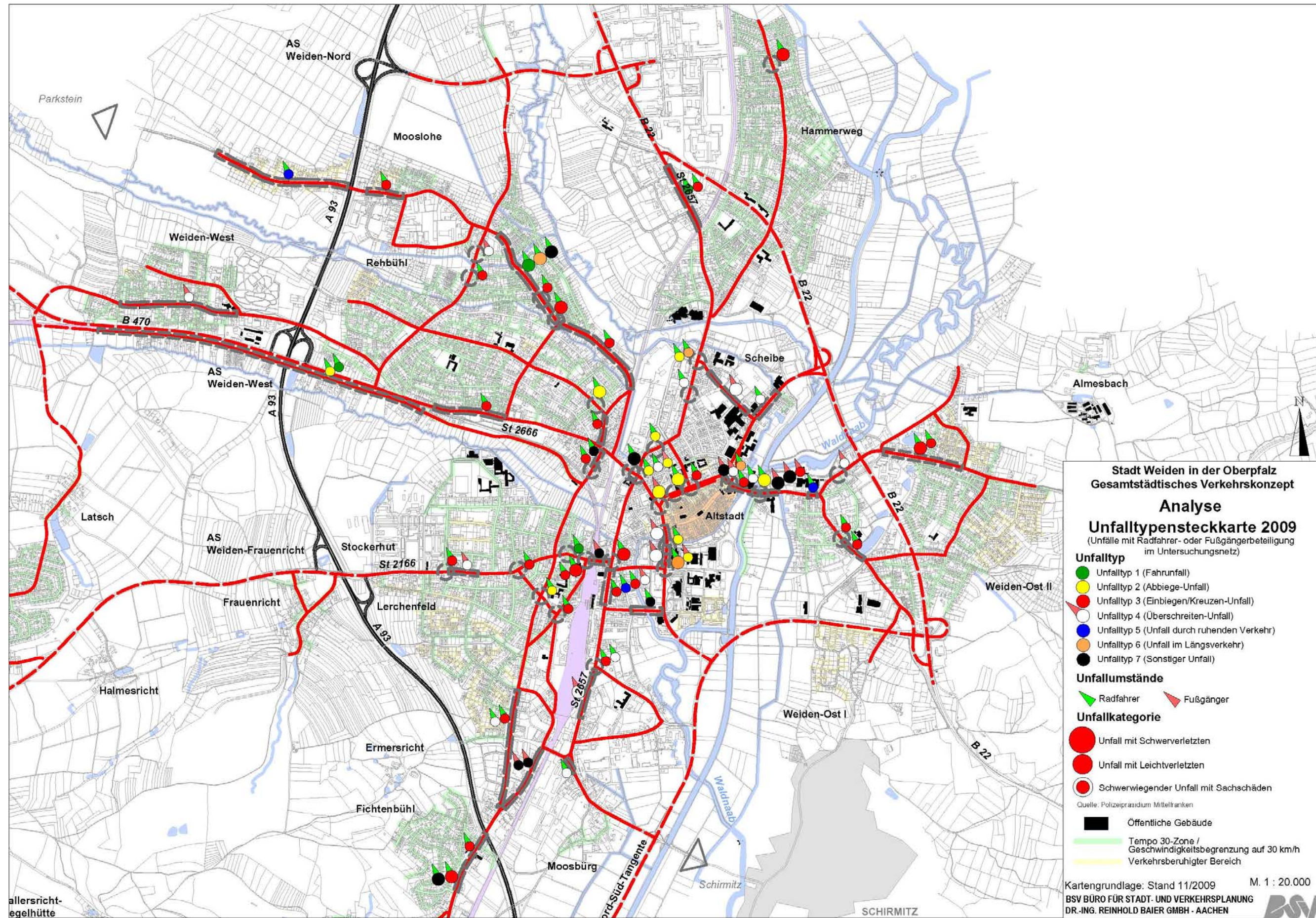


Bild 23: Unfalltypensteckkarte 2009 (Unfälle mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung im Untersuchungsnetz, unterschieden nach Unfällen im Knotenpunktbereich und auf der Strecke)

### 3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Busverkehr wird Weiden u. a. durch den Stadtbus Weiden der Firma Wies Faszinatour und durch Überlandbuslinien der Nahverkehrsgemeinschaft Weiden – Neustadt an der Waldnaab (NWN) erschlossen. Darüber hinaus gibt es einen Bahnhofsteilpunkt an der Bahnhofstraße mit Zugverbindungen in die Richtungen Regensburg, Hof, Nürnberg und Bayreuth.

Die zentrale Haltestelle über die alle Stadtbuslinien in Weiden fahren, ist nicht der Bahnhof, sondern der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) an der Dr.-Pfleger-Straße. Auch die Überlandbuslinien halten in diesem Bereich auf der Dr.-Pfleger-Straße an der Haltestelle Neues Rathaus. Der Bahnhof wird fast ausschließlich von den Überlandbuslinien angefahren, die sowohl auf dem Bahnhofsvorplatz als auch an der Bahnhofstraße halten.

Die Bedienungszeiten und Linienverläufe des Stadtbus Weiden werden je nach Wochentag und Tageszeit in den Schwach- und den Normalverkehr unterteilt und durch zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr ergänzt.

Der Normalverkehr ist von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 18:15 Uhr. Als Schwachverkehrszeiten werden in Weiden die Zeiten von montags bis freitags vor 06:00 Uhr und nach 18:15 Uhr, samstags von 06:10 Uhr bis 18:30 Uhr und sonntags von 11:10 Uhr bis 18:30 Uhr bezeichnet.

Grundsätzlich sind die Bedienungszeiten montags bis freitags von ca. 05:00 bis 20:00 Uhr. Die Linien 1-4 fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15 Minutentakt, sonst 30, abends dann im 60 Minutentakt. Die Linie 5 zu den Hauptverkehrszeiten im 30 Minutentakt, sonst 60 Minutentakt und die Linien 6 und 7 verkehren nur montags bis freitags zwischen 06:00 und 18:00 Uhr im 30 Minutentakt. Einige Haltestellen werden dann im Schwachverkehr durch die Linien 93 und 98 angefahren.

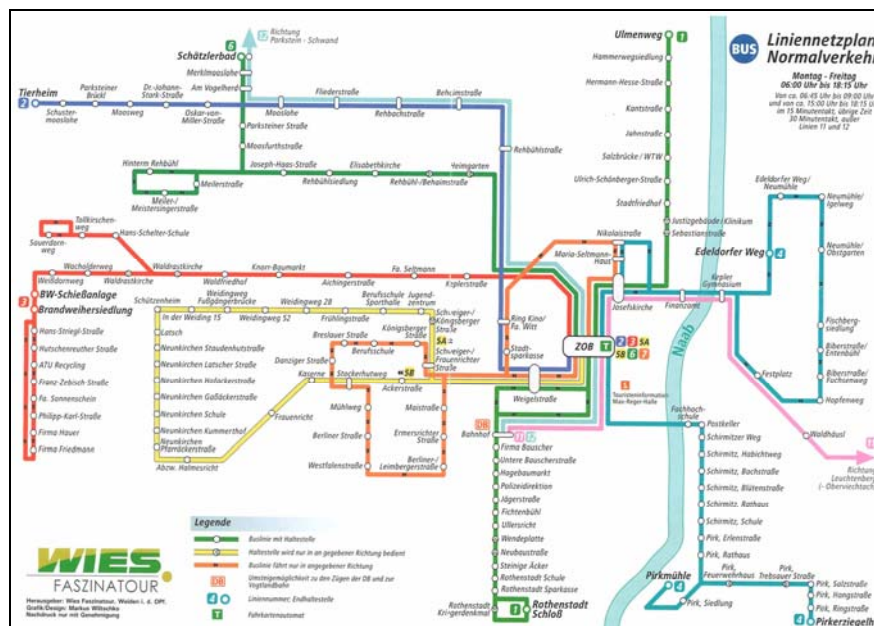


Bild 24: Liniennetzplan Stadtbus Weiden im Normalverkehr

Auch die Überland- und Regionalbuslinien fahren abends nicht länger als 18 bzw. 20 Uhr. Zur Förderung des ÖV ist ggf. über eine



Verlängerung der Fahrzeiten nachzudenken, um auch noch nach Freizeitveranstaltungen wieder nach Hause zu kommen.

Der Blick auf die Beförderungsgeschwindigkeiten durch Auswertung der Fahrplangeschwindigkeiten, also dem Quotienten aus der Wegelänge und den Fahrplanzeiten liefert mehr als zufriedenstellende Ergebnisse (Tabelle 2). Lediglich die Linie 7 ist mit einer mittleren Fahrplangeschwindigkeit von 12 km/h sehr niedrig.

**Tabelle 2: Fahrplangeschwindigkeiten von montags bis freitags ausgewählter Buslinien (Fahrplanstand: April 2009)**

Linie		Fahrzeit in min	Länge in km	Fahrplangeschwindigkeit in km/h	QSV
1/91	Hammerweg - ZOB - Pirkmühle	30	11,1	22	B
2/92	ZOB - Tierheim	14	4,5	19	C
3/93	ZOB - Brandweiher	23	9,7	25	A
4	Weiden/Ost - ZOB - Schirmitz/Pirk	38	14,1	22	B
5a/5b	ZOB - Neunkirchen - ZOB	28	13,5	29	A
6	ZOB - Schätzlerbad	14	6	26	A
7	ZOB - Stockerhut - ZOB	25	5,1	12	E

**Tabelle 3: Grenzwerte für die Qualitätsstufen nach HBS 2001/2005**

QSV	Beförderungsgeschwindigkeit	Bemerkungen
A	≥ 24 km/h	Sehr hohe mittlere Beförderungsgeschwindigkeit
B	≥ 22 km/h	Hohe mittlere Beförderungsgeschwindigkeit
C	≥ 19 km/h	Noch zufrieden stellende mittlere Beförderungsgeschwindigkeit
D	≥ 15 km/h	Niedrige mittlere Beförderungsgeschwindigkeit
E	≥ 10 km/h	Sehr niedrige mittlere Beförderungsgeschwindigkeit
F	< 10 km/h	Extrem niedrige mittlere Beförderungsgeschwindigkeit

Bild 29 zeigt für den Liniennetzplan im Normalverkehr des Stadtbus Weiden die Einzugsbereiche der Haltestellen mit einem Radius von 300 m und farblich unterschieden wie viele Buslinien die jeweilige Haltestelle anfahren. Es zeigt sich, dass Weiden im Stadtbusverkehr gut erschlossen ist. Neben den kleineren Siedlungen ausserhalb von Weiden, wie z. B. Mellersricht und Tröglersricht, fällt die weiße Fläche im Industriegebiet Am Forst, im Gewerbegebiet Moosbürg<sup>17</sup> und an einigen Randstellen, u. a. in Fichtenbühl auf.

An einigen innerstädtischen Knotenpunkten haben die Busfahrer Einfluss auf die Lichtsignalanlage, so dass sie bevorrechtigt in den Kreuzungsbereich einfahren können.

<sup>17</sup> Seit dem Fahrplanwechsel 2010 existiert eine Bushaltestelle auf der Moosbürger Straße (Höhe Ärztehaus). Angefahren wird sie durch die Linie 7, die zwischenzeitlich auch einen neuen Linienvverlauf aufweist.

Positiv anzumerken ist, dass es seit dem Jahr 2000 in Weiden ein Jobticket gibt. Die Witt-Gruppe wirbt auf ihrer Internetseite<sup>18</sup> mit dem ihrerseits bezuschussten Jobticket für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel.

Die Bushaltestellen in Weiden sind unterschiedlich in ihrer Art und Ausgestaltung. Oft ist die einzige Ausstattung ein Haltestellenschild mit Fahrplan, wie z. B. in der Tulpenstraße. Dort gibt es kein Wartehäuschen als Wind- und Nässechutz, keine Sitzgelegenheit und kein Abfalleimer. Ebenfalls unterschiedlich ist die Form der Haltestelle. Es gibt Haltestellen auf der Fahrbahn oder auch als Busbucht.



**Bild 25: Haltestelle Tulpenstraße am Fahrbahnrand**



**Bild 26: Busbucht Gabelsbergerstraße**



**Bild 27: Busbucht Sebastianstraße**



**Bild 28: Haltestelle Christian-Seltmann-Straße am Fahrbahnrand**

Gerade die dörflichen Bereiche werden nicht direkt von Bussen angefahren, die Haltestelle befindet sich dann z. B. an der vorbeiführenden Staatsstraße. Nebenstehendes Foto zeigt an einem Baum abgestellte Fahrräder an der Straße nach Mallersricht im Einmündungs- und gleichzeitig Haltestellenbereich der Staatsstraße 2238. Es scheint, dass die Bewohner mit dem Fahrrad zur nächsten Bushaltestelle fahren. Daher sollte dort über Abstellanlagen nachgedacht werden.



<sup>18</sup> [http://karriere.witt-gruppe.eu/sap\(bD1kZSZjPTA5OQ==\)/bc/bsp/otto/wikicms/cms.do?wiki=WWKC&page=BENEFITS&site=WWKC&lang=DE](http://karriere.witt-gruppe.eu/sap(bD1kZSZjPTA5OQ==)/bc/bsp/otto/wikicms/cms.do?wiki=WWKC&page=BENEFITS&site=WWKC&lang=DE) (Zugriff: 24.02.2012)

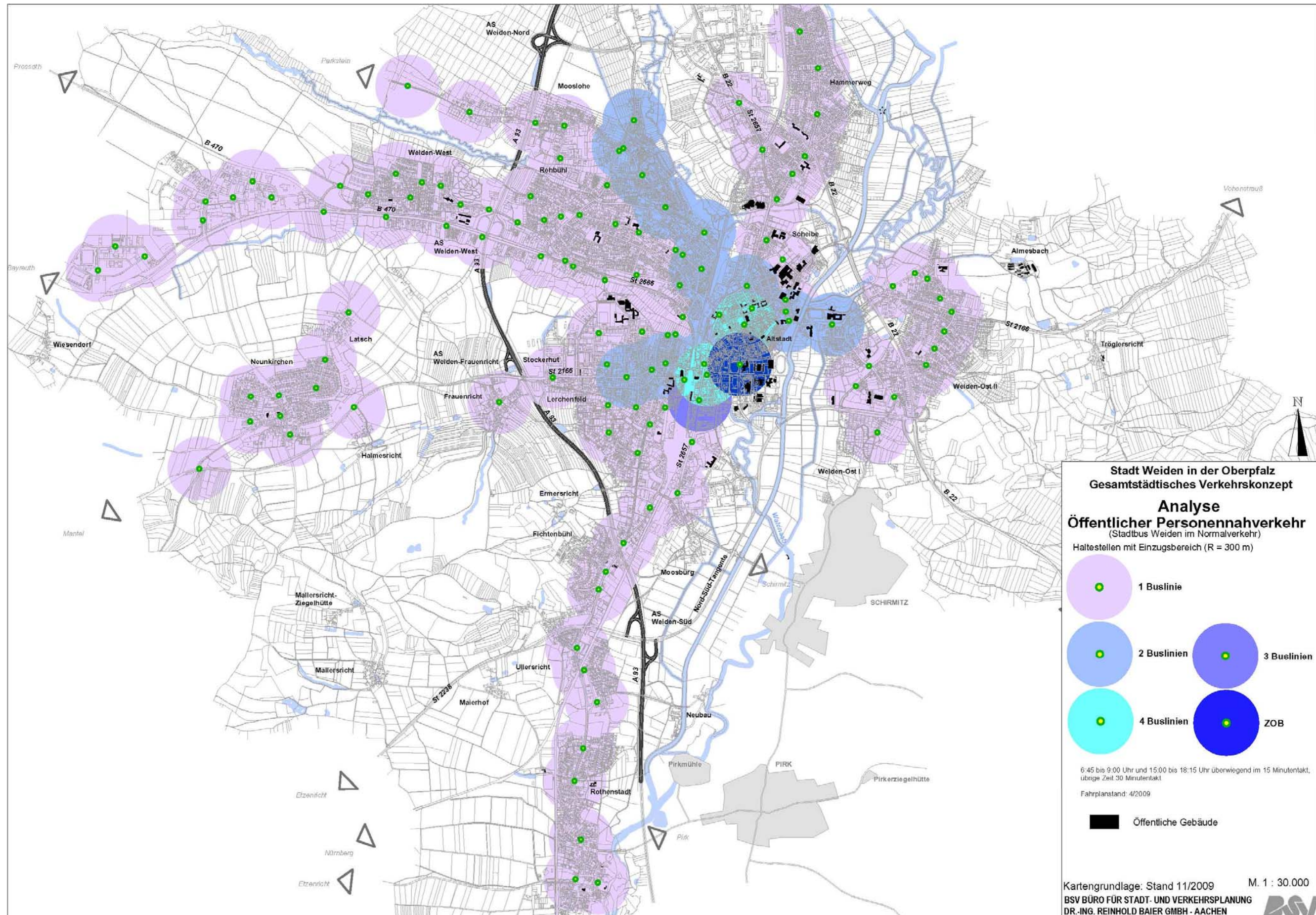
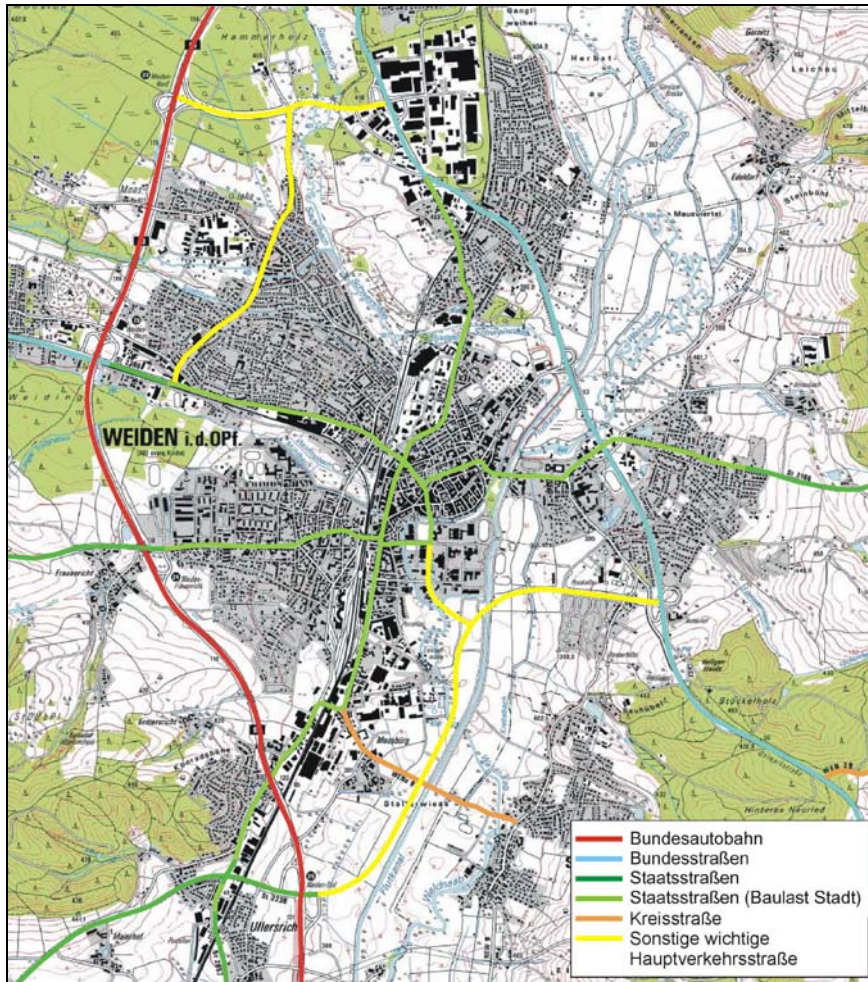


Bild 29: räumliche Bedienstungsqualität im ÖV (Stadtbus)

### 3.4 Motorisierter Individualverkehr

#### 3.4.1 Netz des motorisierten Individualverkehrs

Das untersuchte Straßennetz in Weiden besteht aus den Bundes- und Staatsstraßen, den Kreisstraßen, der kommunalen Süd-Ost-Tangente und sonstigen wichtigen Hauptverkehrsstraßen (Bild 30).



**Bild 30: Derzeitige Klassifizierung des Straßennetzes**

Quelle der Grundlage: Stadt Weiden, Tiefbauabteilung, Stand: Mai 2011, von BSV ergänzt

In Nord-Süd-Richtung verlaufen westlich die BAB 93, östlich die B 22 und mitten durch den Ort die Staatsstraße 2657. Verbunden sind diese Achsen in Ost-West-Richtung durch die anbaufreie Nord- bzw. Süd-Ost-Tangente und die angebaute Staatsstraße 2166 (Frauenrichter Straße/Friedrich-Ebert-Straße) und die Staatsstraße 2666 (Christian-Seltmann-Straße). Durch die insgesamt vier Autobahnanschlussstellen und die diversen Anschlüsse der Tangenten bzw. der B 22 ist für Weiden eigentlich ein Ringsystem um die Stadt vorhanden und aus allen Himmelsrichtungen ist das Zentrum schnell zu erreichen.

Seit einigen Jahren ist die Verlängerung der Süd-Ost-Tangente auf die Vohenstraußer Straße als zusätzliche Entlastung der Innenstadt und der Vohenstraußer Straße im Gespräch. Im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern (Stand: 8. Februar 2011) wird

diese als Projekt der „1. Dringlichkeit – Reserve“ eingestuft, deren Realisierung frühestens zwischen 2021 und 2025 eintritt.

### 3.4.2 Knotenstromzählung

Zur Prüfung der Auswirkungen der Konzepte auf maßgebliche Knotenpunkte im Hauptverkehrsstraßennetz wird die Qualität des Verkehrsablaufs nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001/2005)“ ermittelt. Da hierfür die Verkehrsbelastungen bekannt sein müssen, wurde am Mittwoch den 16.06.2010 in der nachmittäglichen Stundengruppe von 15-19 Uhr eine Knotenstromzählung an 12 Knotenpunkten<sup>19</sup> durchgeführt. Als Spitzenstunde (Sph) über alle Knotenpunkte ergibt sich die Zeit zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr. Für diese sind die Kfz-Belastungen in Bild 39 dargestellt.

### 3.4.3 Ruhender Verkehr

#### Parkwegweisung

Die Stadt Weiden hat ein statisches Parkleitsystem für die Innenstadt. Die durchnummerierten Parkierungsanlagen sind in insgesamt vier Bereiche unterteilt: Nord, Ost, Süd und West und setzen damit bereits gute Ortskenntnisse voraus.

Auf den Hinweistafeln steht neben einem Richtungspfeil auch eine Entfernungsangabe vom Schilderstandort zur Parkierungsanlage in Metern. Dabei wirkt die Vielzahl an einzelnen Schildern (siehe Foto rechts), die mitunter alle in dieselbe Richtung zeigen etwas unübersichtlich und in der kurzen Zeit der Vorbeifahrt nur schwer erfassbar. Die in dem Piktogramm ausgewiesene Art der Parkierungsanlage wird dabei einheitlich als Parkhaus dargestellt.

Die Bezeichnung Nord, Ost, Süd, West geht an der jeweiligen Zufahrt in den Namen der Parkierungsanlage über. So heißt z. B. der einzige Parkplatz Nord an der Zufahrt dann „Allee-Tiefgarage“.

An den Zufahrtsstraßen Dr.-Pfleger-Straße, Bahnhofstraße, Frauenrichter Straße, Christian-Seltmann-Straße, Prinz-Ludwig-Straße, Sebastianstraße und Friedrich-Ebert-Straße stehen Hinweistafeln, die einen schematischen Stadtplan mit der Lage und Nummer der einzelnen Parkierungsanlagen und den derzeitigen Standort zeigen.

In der Innenstadt gibt es noch weitere Parkmöglichkeiten, die nicht im Verkehrsleitsystem enthalten sind. Eine Übersicht mit der Verteilung der öffentlich zugänglichen Stellplätze bzw. Parkstände (weiterhin gibt es noch dauervermietete Stellplätze) wird in folgender Tabelle ausgewiesen.



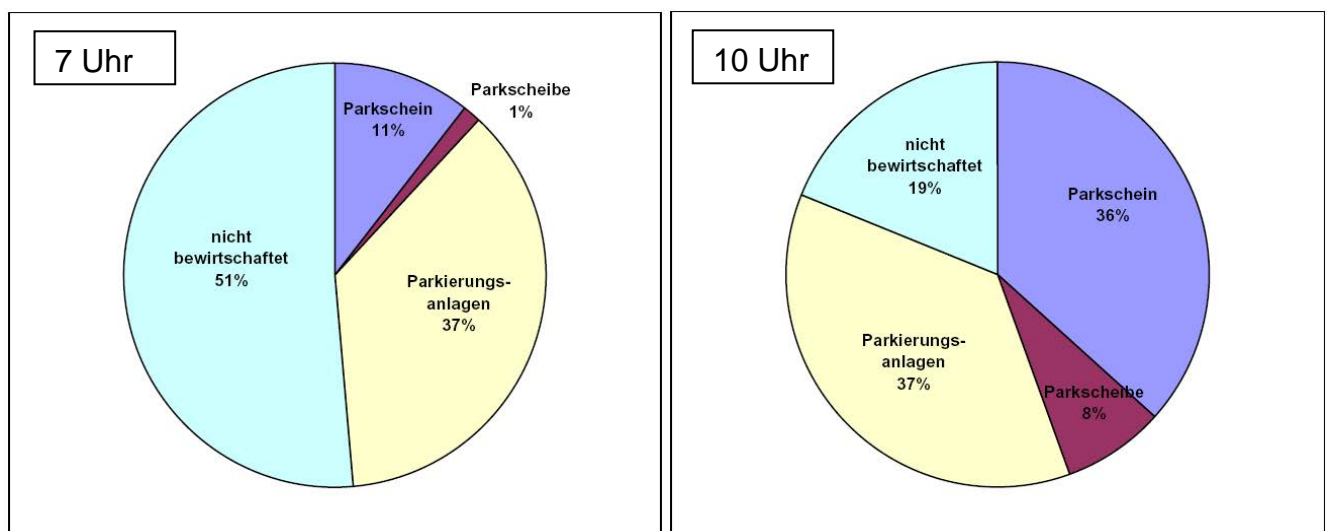
<sup>19</sup> Am 26.07.2011 wurde diese Zählung um 2 weitere Knotenpunkte ergänzt.

**Tabelle 4: Übersicht der Parkierungsanlagen und deren Größe**

Nr.	Name	Bereich im Parkleitsystem	Anzahl Stellplätze <sup>20</sup>
1	Parkhaus Friedrich-Ebert-Straße	Ost	100
2	Tiefgarage Allee (Bgm.-Prechtl.-Straße)	Nord	300
3	Parkplatz Wolframstraße	West	75
4	Naabwiesen-Parkplatz	Süd	248
5	Naabwiesen-Parkhaus	Süd	260
6	Tiefgarage City-Center ( <i>privater Betreiber</i> )	West	111
7	Parkplatz Max-Reger-Halle		80
8	Parkplatz am Schmellerweg ( <i>Sparkasse</i> )		130
10	Tiefgarage Klinikum		277
11	Parkplätze an der Kurt-Schumacher-Allee		117
<b>Summe:</b>			<b>1.698</b>

### Parkraumangebot und –nachfrage in der Innenstadt

Für den Innenstadtbereich wurde das Parkraumangebot und die -nachfrage noch einmal genauer ermittelt. Die Untersuchungsgrenze liegt im Norden in der Asylstraße, im Osten in der Sebastian- bzw. Ledererstraße, im Süden in der Weigelstraße und im Westen in der Schillerstraße. In diesem Bereich ist ein ganztägig öffentlich zugängliches Parkraumangebot von rund 1.900<sup>21</sup> Parkständen bzw. Stellplätzen vorhanden. Dabei wird der Altstadtbereich (Fußgängerzonen) nicht mit einbezogen, da dieser nur von bestimmten Nutzergruppen befahren werden darf.



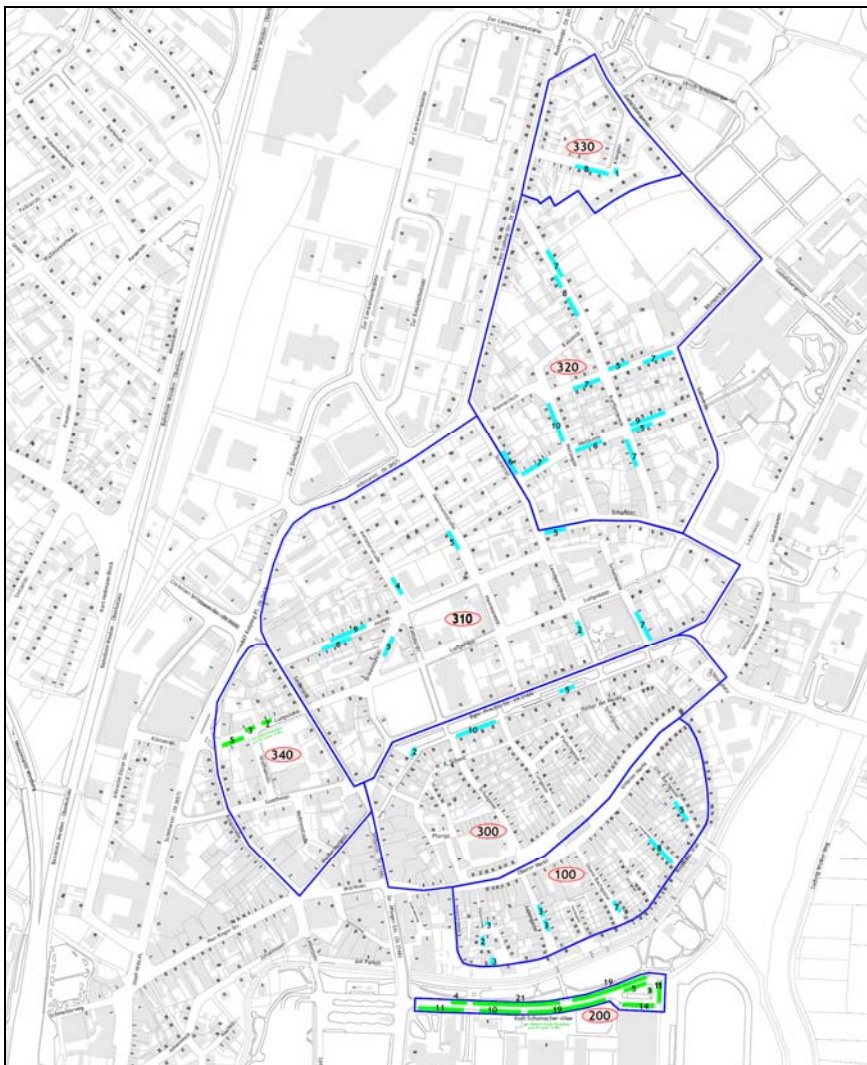
**Bild 31: Verteilung der Bewirtschaftungsformen zu verschiedenen Tageszeiten**

<sup>20</sup> Angaben der Stadt Weiden i. d. Opf., Stand: 24.06.2010

<sup>21</sup> Nicht mitbetrachtet wurde das private Parkhaus City-Center und sonstige private Parkierungsanlagen.

Das öffentlich zugängliche Parkraumangebot wurde differenziert nach den Bewirtschaftungsformen aufgenommen. Bild 31 zeigt die Verteilung zu 2 unterschiedlichen Tageszeiten bezogen auf das komplette Parkraumangebot von rund 1.900 Parkständen. Es zeigt sich ein für eine Innenstadt typisches Bild, da zu Geschäftsöffnungszeiten die Bewirtschaftung einsetzt.

In Weiden gibt es insgesamt 8 Bewohnerparkbereiche. Neben den in Bild 32 dargestellten gibt es noch den Bereich Nr. 400, der die Schabnerstraße, Schönwerthstraße, Brenner-Schäffer-Straße und Hochstraße umfasst. In diesen Gebieten sind einzelne Abschnitte für Bewohner mit der jeweiligen Parkausweisnummer frei (siehe nebenstehendes Foto). Diese sind entweder nur für Bewohner vorgesehen oder können im Mischungsprinzip auch von anderen Nutzern verwendet werden. Die Parkstände in der Altstadt bedürfen weiterhin noch einer gesonderten Zufahrtsberechtigung für die dortige Fußgängerzone.



**Bild 32: Übersicht der beschilderten Bewohnerparkstände mit Bereichsnummer**

Quelle: Stadt Weiden, Stand: 01.06.2010, Ausschnitt der Darstellung

Bild 33 zeigt die Art und Anzahl der Parkstände im Untersuchungsbereich abschnittsgenau. Wie dort zu sehen ist, sind die Parkregelungen in ihrer Art und Zeitbegrenzung recht unterschied-



lich. So gibt es z. B. in der Ringstraße gebührenpflichtiges Parken mit Parkschein von 8 bis 18 Uhr. Der Tarif beträgt 0,60 € für 1 Stunde mit einer zulässigen Höchstparkdauer von 1 Stunde. Bereiche mit einer Höchstparkdauer von 2 Stunden kosten 1,50 € für 2 Stunden. Stellenweise kann auch gebührenfrei geparkt werden, lediglich die Höchstparkdauer wird in einigen Bereichen, in denen die Parkscheibe benutzt werden muss, auf 0,5, 1 bzw. 2 Stunden beschränkt. Zusätzlich gibt es Bereiche im Mischungsprinzip oder auch nur für Bewohner.

Neben dem Straßenraum gehen folgende öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Parkieranlagen in die Parkraumnachfrage mit entsprechender Bewirtschaftungsform ein:

- Parkplatz und Parkhaus Naabwiesen
- Parkplatz an der Wolframstraße
- Parkhaus Friedrich-Ebert-Straße
- Allee Tiefgarage
- der 2011 neu errichtete Parkplatz an der Weißenburgstraße (Dänner-Eck)

Die Gebühren liegen laut der Internetseite der Stadt Weiden<sup>22</sup> hier für die 1. Stunde bei 0,60 € und ab der 2. Stunde bei 0,90 € von Montag bis Samstag zwischen 8:00 und 20:00 Uhr<sup>23</sup>; nachts, sonn- und feiertags bei 0,30 € pro Stunde. Nur der privat bewirtschaftete Parkplatz an der Weißenburgstraße kostet zu jeder Tageszeit pro Stunde 0,80 €.

Der Vergleich der Parkgebühren von Straßenraum und Parkieranlagen zeigt, dass bei beiden derselbe Tarif gilt. Einzige Ausnahme ist der Parkplatz an der Weißenburgstraße (Dänner-Eck), der etwas teurer als der Straßenraum ist.

Für die Aufnahme der Parkraumnachfrage wurde nach Auswertung der Parkhausdaten über mehrere Wochen ein Mittwoch gewählt, da er als Markttag eine höhere Auslastung hat, als die übrigen Wochentage. Am 27.07.2011 wurde die Belegung aller ganztägig öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet für drei Zeitschnitte erhoben und die Parkhausdaten für diesen Tag angefragt und ausgewertet. Der erste Rundgang begann um 7 Uhr, um die Situation für Bewohner und den ersten Beschäftigten zu zeigen. Der zweite erfolgte um 10 Uhr, da hier eine Vormittagsspitze der Auslastung (Beschäftigte, Besucher/Kunden und Bewohner) in den Parkhausdaten zu erkennen ist und der letzte Rundgang begann um 15 Uhr (Beginn der Nachmittagsspitze). Von einem erneuten abendlichen Rundgang wurde abgesehen, da dieser laut den Parkhausdaten aber auch aus den allgemeinen Erfahrungen nicht als kritisch anzusehen ist. Das Angebot und die Auslastungsgrade sind auf den Plänen der nächsten Seiten dargestellt. Als Ergebnis wird festgehalten, dass

<sup>22</sup> Abfrage vom 23.12.2011

<sup>23</sup> Parkplatz Naabwiesen von 8:00 bis 18:00 Uhr gebührenpflichtig, übrige Zeit frei

das Parkraumangebot im Untersuchungsbereich als ausreichend anzusehen ist.

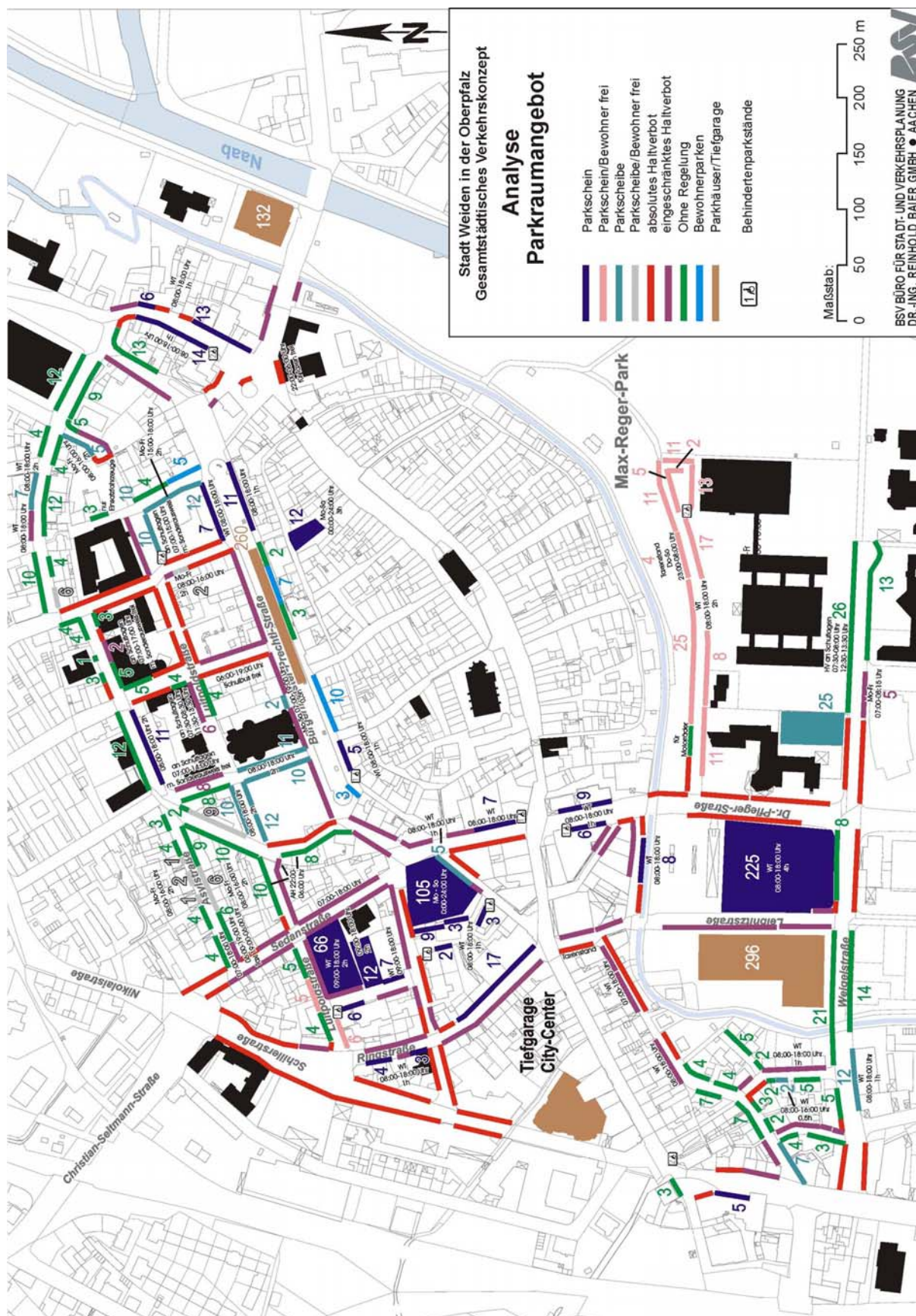


Bild 33: Parkraumangebot im untersuchten Innenstadtbereich

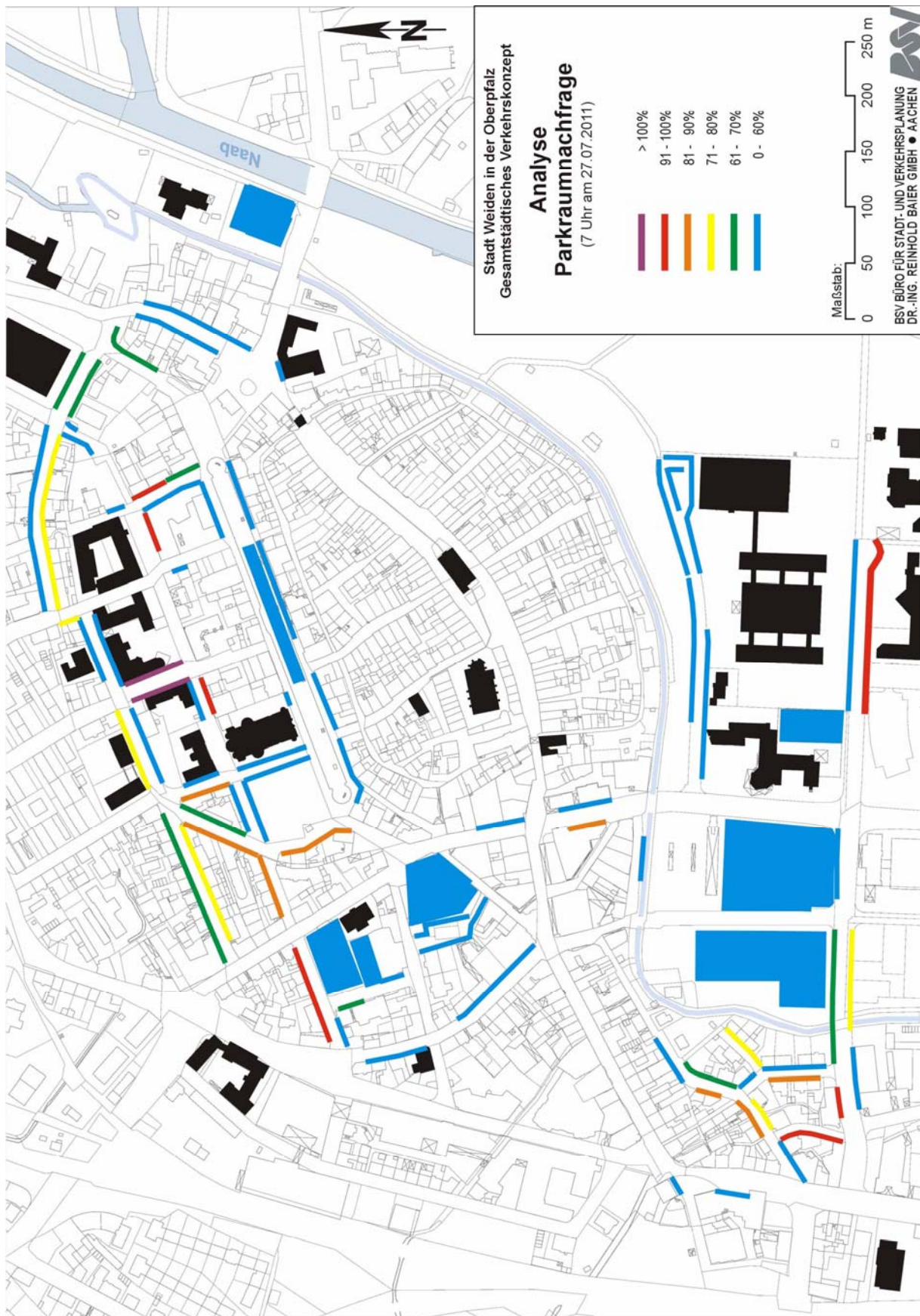


Bild 34: Parkraumnachfrage am 27.07.2011 um 7 Uhr

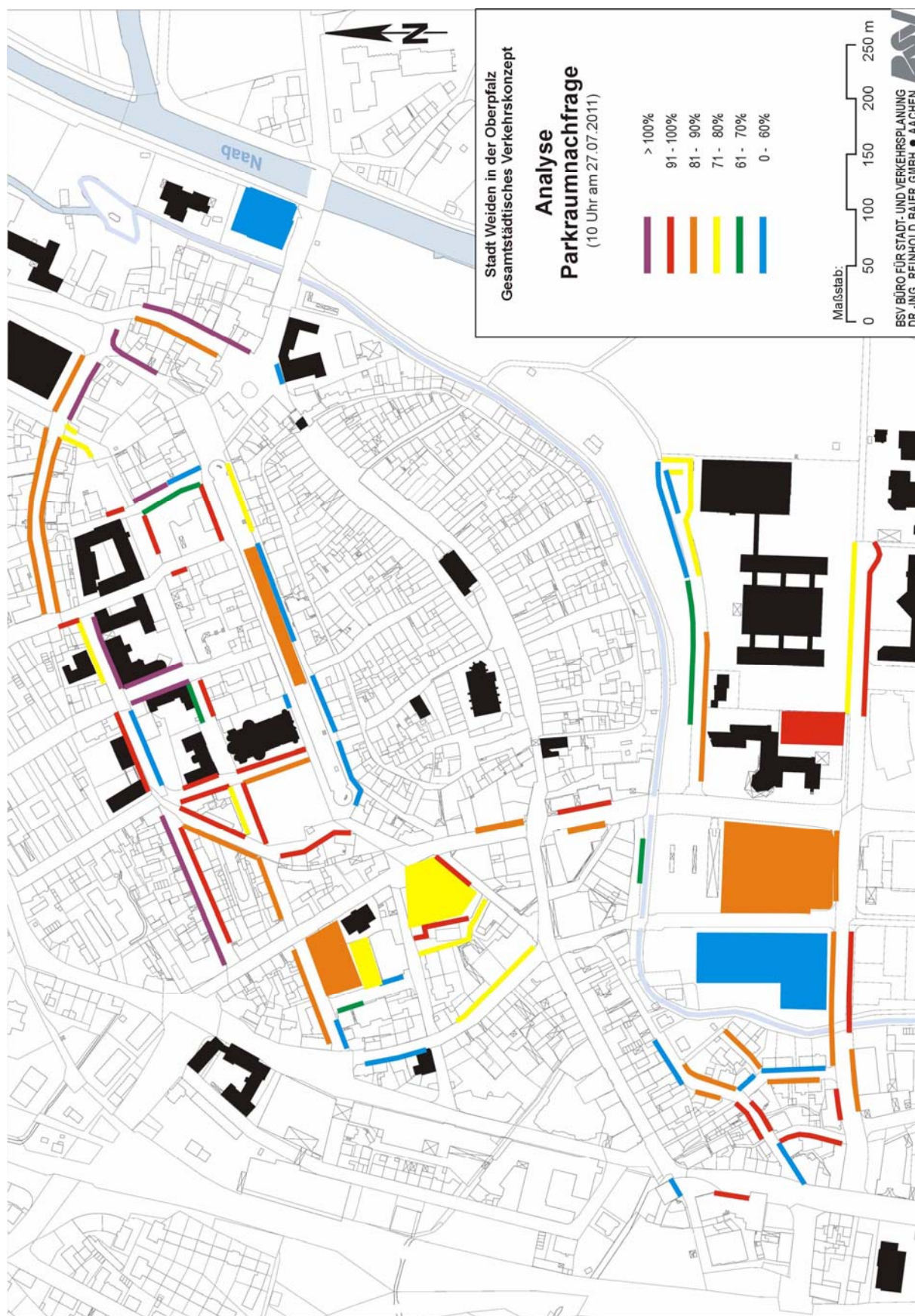


Bild 35: Parkraumnachfrage am 27.07.2011 um 10 Uhr

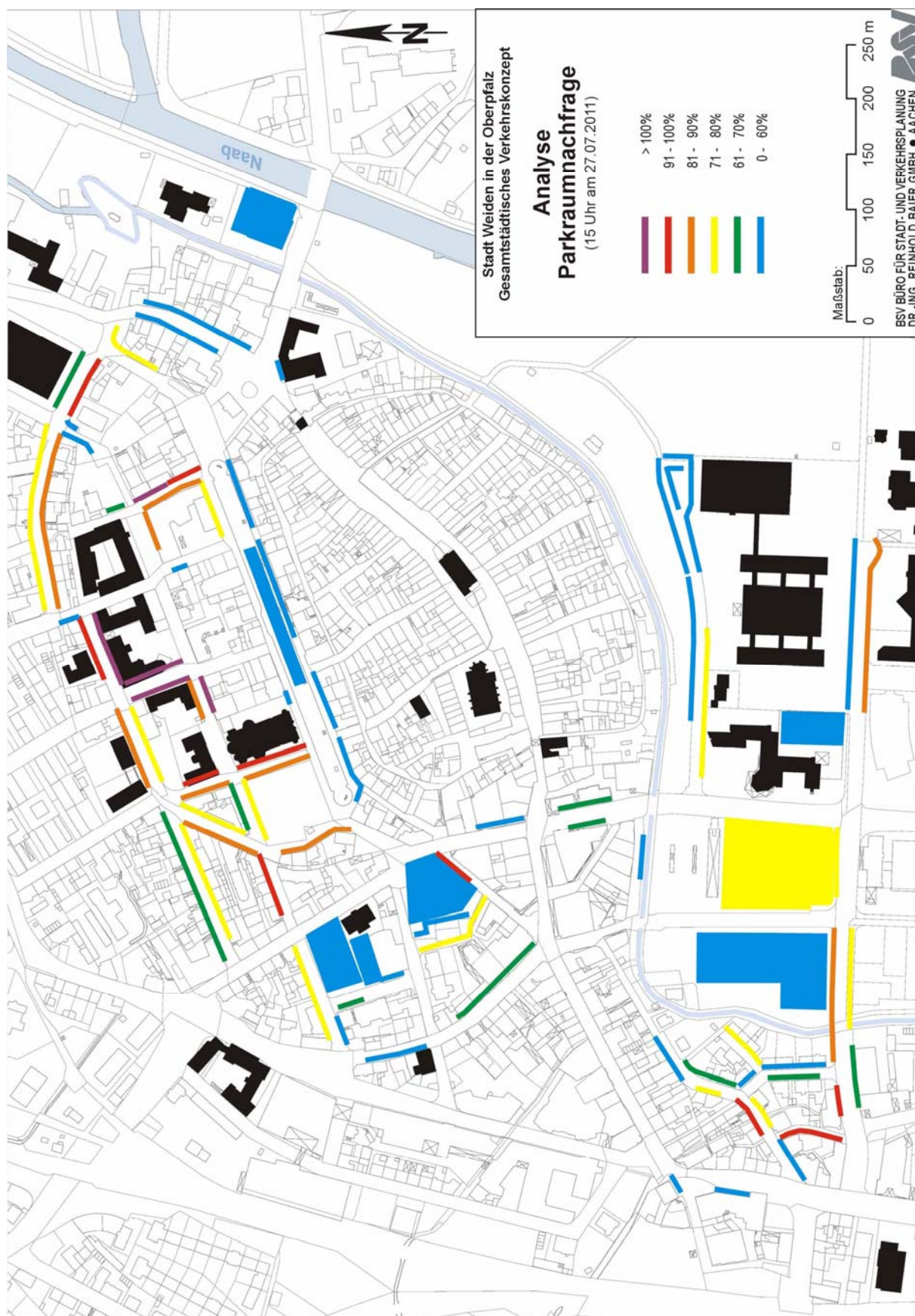
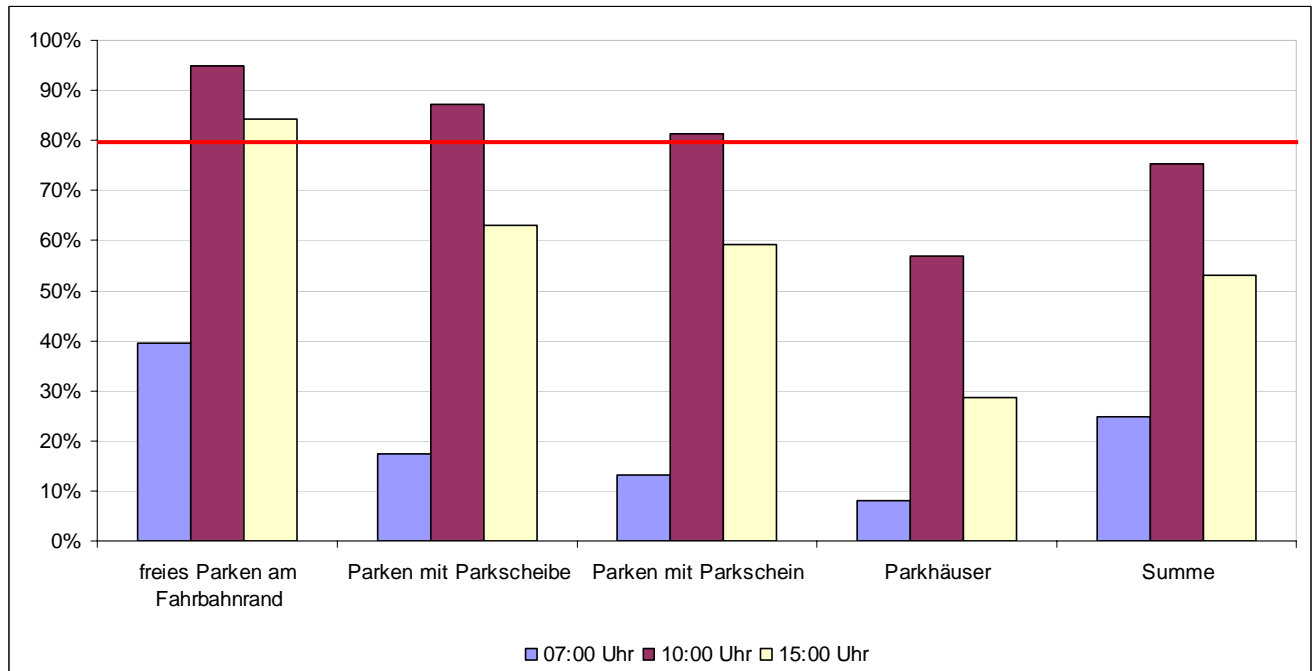


Bild 36: Parkraumnachfrage am 27.07.2011 um 15 Uhr

In Bild 37 werden die Auslastungsgrade getrennt nach den Regelungen noch einmal nebeneinander gestellt. Deutlich erkennbar ist hier, dass die Maximalauslastung jeweils um 10 Uhr vorzufinden ist und dass die unbewirtschafteten Bereiche über den Tag gesehen am stärksten nachgefragt werden. Um 10 Uhr liegt die Nachfrage teilweise über 80%. Ab diesem Prozentsatz spricht man von einem hohen Parkdruck, der für den Gesamtbereich betrachtet nicht erreicht wird, da immer noch Kapazitätsreserven in den Parkhäusern vorhanden sind.



**Bild 37: Parkraumauslastung im Untersuchungsbereich differenziert nach Regelung am 27.07.2011**

Die räumliche Auslastung des Parkraumangebotes zur Hauptnachfragezeit um 10 Uhr vormittags ergibt:

- eine hohe Auslastung der nicht bewirtschafteten Parkstände
- eine hohe Nachfrage in der Allee-Tiefgarage und auf den Parkplätzen Naabwiesen und Wolframstraße
- kein Parkdruck in den Parkhäusern Naabwiesen und Friedrich-Ebert-Straße

### 3.5 Typische Entwurfssituation nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

Im Zuge des Aufenthalts vor Ort wurden auch die Typischen Entwurfssituationen nach den RAST 06 auf Grund der straßenräumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten im Untersuchungsnetz definiert. Diese Zuordnung ist ein wichtiges Element für die spätere Konzeptphase.

Die in Bild 38 aufgeführten komplexen Knotenpunktbereiche lassen sich nicht eindeutig einer typischen Entwurfssituation zuordnen. Dies ist zum einen durch kurze Streckenabschnitte auf Grund einer dichten Knotenpunktabfolge, aber auch bei den Bahnunterführungen der Fall.

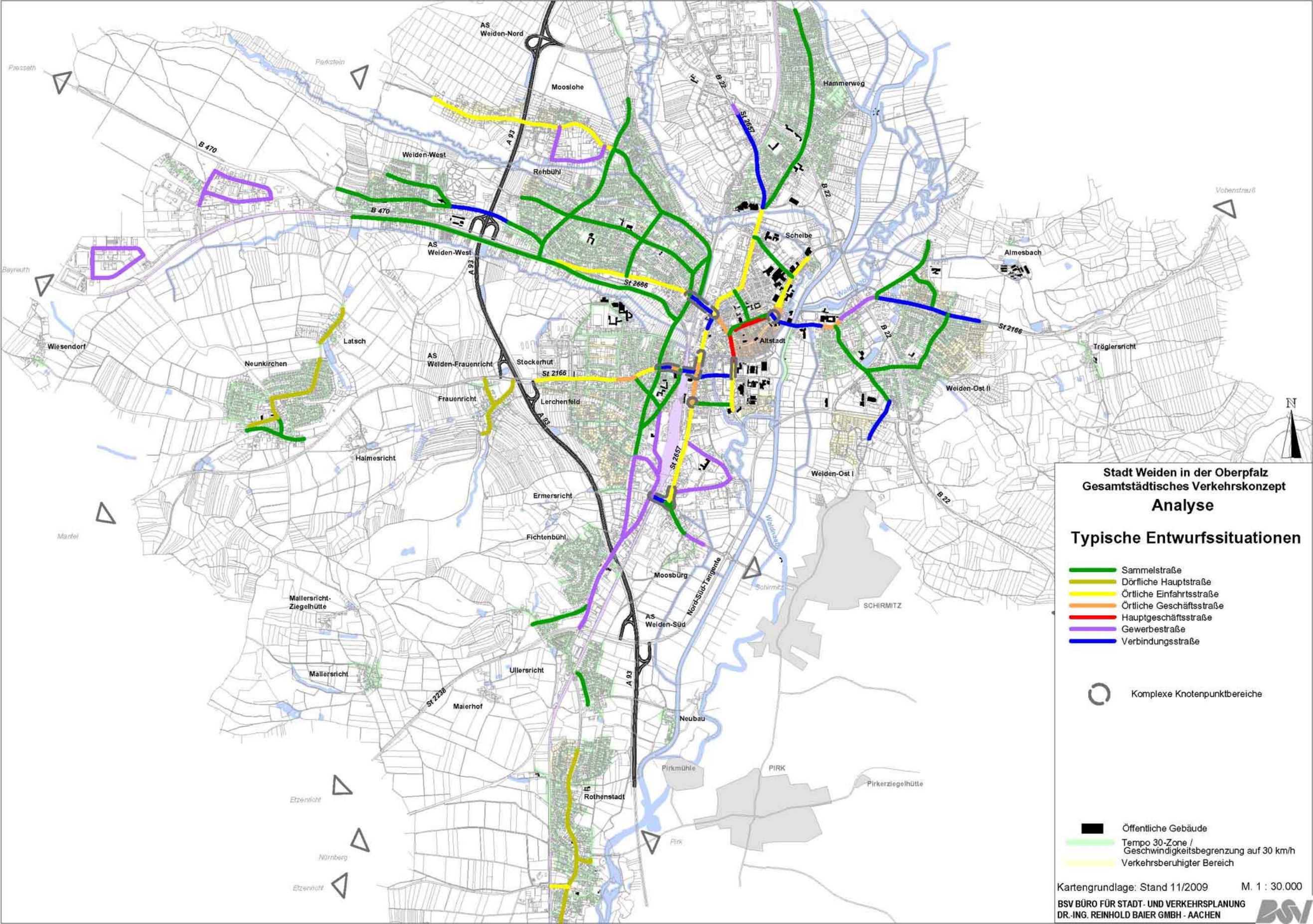


Bild 38: Typische Entwurfssituationen nach RAS 06

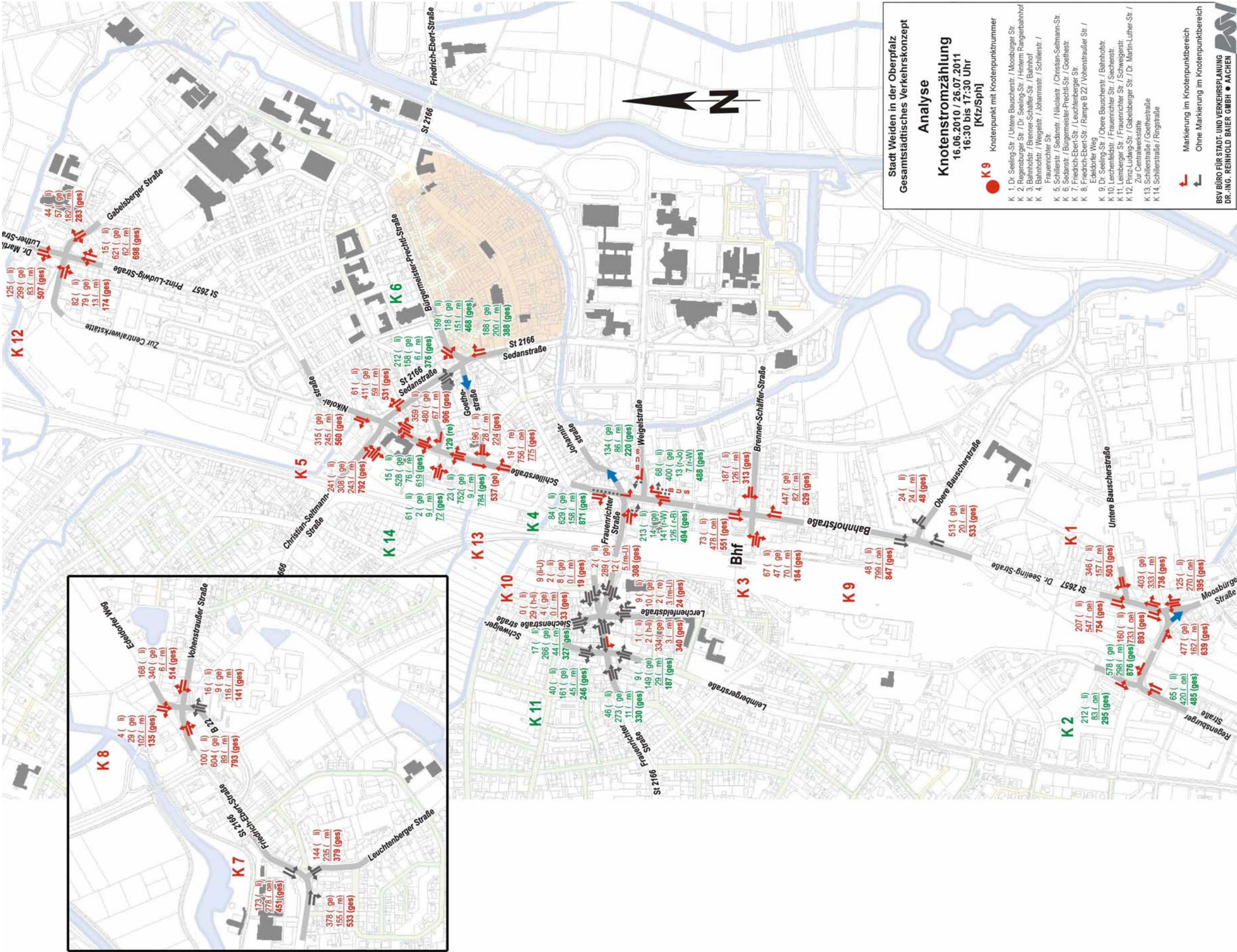


Bild 39: Kfz-Knotenstrombelastungen in der nachmittäglichen Spitzenstunde der Analyse

## 4 Konzeptentwicklung

### 4.1 Radverkehrskonzept

#### 4.1.1 Allgemeines

Ziel des gesamtstädtischen Verkehrskonzepts ist ein flächendeckend geschlossenes, sicheres, bedarfs- und funktionsgerechtes Radverkehrsnetz anzustreben. Dabei sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität verstärkt Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn gewählt werden. Weiterhin ist dem steigenden Bedarf an zentralen und dezentralen Abstellanlagen Rechnung zu tragen.

Die neuen technischen Regelwerke sowohl für die Netzkonzeption (RIN) als auch für den Entwurf in Stadtstraßen wie z. B. RASSt und ERA sollen konsequent angewendet werden und innovativ weiterentwickelt werden.

Eine nachhaltige Radverkehrsförderung basiert auf einer konsequenten Netzstruktur mit einem Höchstmaß an Dichte und Geschlossenheit und der notwendigen inneren Differenzierung. Letztere umfasst sowohl die sichere Führung im Hauptverkehrsstraßennetz unter Beachtung einer möglichst großen Kontinuität der Führungsform als auch das Angebot von besonderen aus den Verflechtungsstrukturen abzuleitenden Radverkehrsachsen abseits von Hauptverkehrsstraßen, z. B. durch Tempo 30-Zonen, in Form von Fahrradstraßen bis hin zu Radschnellwegen. Mit geschlossenen Netzen und regelwerkskonformer Ausgestaltung der Netzelemente lassen sich die Radverkehrsanteile steigern und die Potenzialerhöhung durch den Einsatz von Pedelecs nutzen.

Als sichere, kostengünstig umzusetzende, flexible und wirtschaftlich zu betreibende Führungsform des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen hat sich der Schutzstreifen erwiesen. Durch die Führung im Sichtfeld der Kraftfahrer werden Sicherheitsprobleme an Einmündungen und Grundstückszufahrten vermieden. Bei anliegenden Parkstreifen und häufigen Parkwechseln ist auf ausreichenden Abstand zu achten. Schutzstreifen haben keine Kapazitätsbegrenzung, sie dürfen zum Überholen anderer Radfahrer verlassen werden, was zukünftig bei verstärktem Auftreten von Pedelecs, Lastenanhängern etc. zunehmende Bedeutung gewinnt. Dem gegenüber haben Radwege in der Regel bauliche und Radfahrstreifen straßenverkehrsrechtliche Kapazitätsgrenzen, da sie zum Vorbeifahren z. B. an Fahrrädern mit Anhängern nicht verlassen werden dürfen. Schutzstreifen sind – als Bestandteil der Fahrbahn – gut zu befahren, werden als solcher gereinigt und geräumt und im Zusammenhang mit Deckenerneuerungen o. ä. auch in Stand gesetzt. Bei Fahrbahnbreiten unter 7,00 m können „alternierende“ Schutzstreifen unter bestimmten Randbedingungen eingesetzt werden (siehe Beispiele in Anlage 1).

An Straßenabschnitten des Nebennetzes mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 oder weniger sind in der Regel keine Radverkehrsanlagen erforderlich. Das geringe Geschwindigkeitsniveau in Kombination mit den geringen Kraftfahrzeugverkehrs-

stärken in diesen Straßen erlauben das Radfahren auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Sicherung.

An signalisierten Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen können für linksabbiegende Radfahrer direkte oder indirekte Führungen realisiert werden. Hierbei wird, sofern die Verkehrsverhältnisse es zulassen, das direkte Linksabbiegen bevorzugt. In untergeordneten Zufahrten von signalisierten Knotenpunkten sollen nach Möglichkeit aufgeweitete Aufstellbereiche für Radfahrer angelegt werden.

Einige Beispiele hierfür zeigen die im Kapitel 6.2 dargestellten Lagepläne der untersuchten Knotenpunkte. Leitlinien für die Planungen im Radverkehr sind in Kapitel 5.1 zu finden.

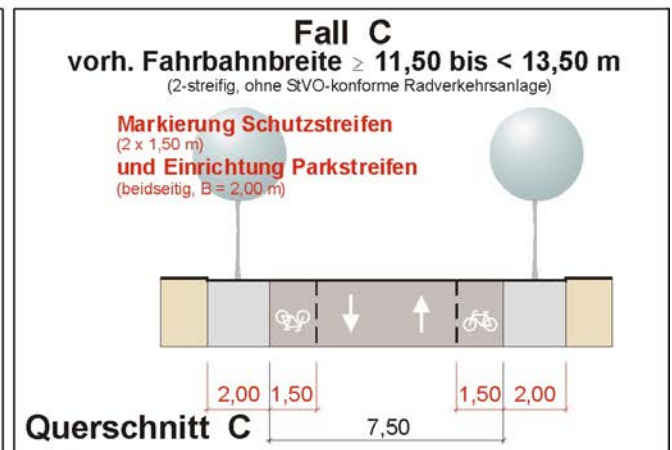
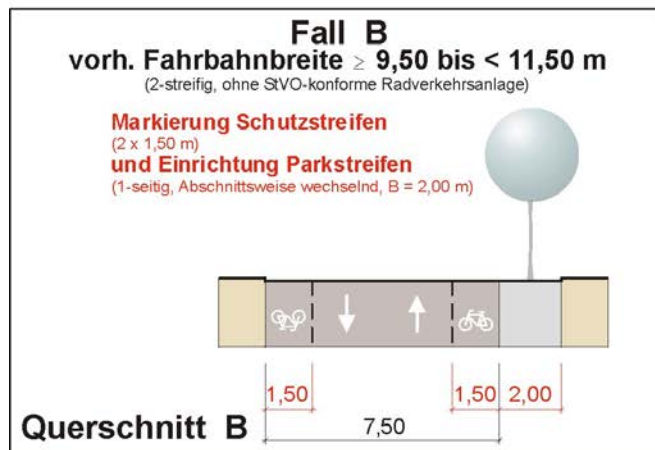
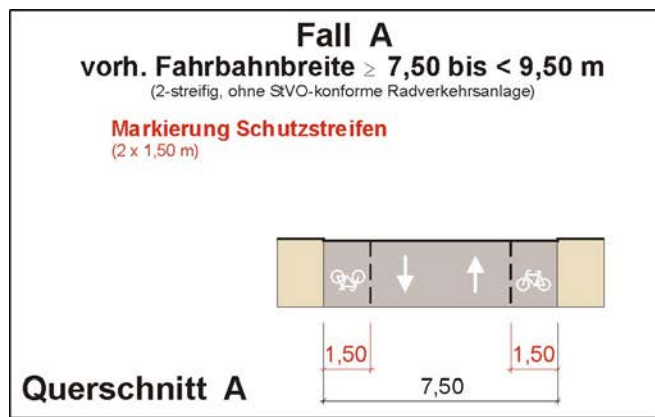
#### 4.1.2 Umsetzung im Weidener Straßennetz

Für die Planung der Radverkehrsanlagen in Weiden wird entsprechend den RAST nach dem 2-Wege-Ansatz vorgegangen. Der 1. Weg (geführter Entwurfsvorgang) basiert dabei auf die vorherige Zuordnung der Straßen zu den typischen Entwurfssituationen (siehe Bild 38) und der Auswahl von geeigneten empfohlenen Querschnitten über die Charakterisierung der Straße, den Randbedingungen und Anforderungen. Der 2. Weg (Individueller Entwurfsvorgang) kombiniert die individuellen Ziele, Nutzungsansprüche und Entwurfsvorgaben durch geeignete Kombination der Entwurfselemente mit Hilfe der städtebaulichen Bemessung. In Weiden zeigt sich, dass der genannte 1. Weg überwiegend nicht anwendbar ist und nach individuellen Lösungen gesucht werden muss (siehe Bild 40).

Bei der Findung der möglichen Führungsform im Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen in Weiden ergibt sich, dass diese auf der Fahrbahn sein soll, da neben den bereits benannten Aspekten auch ein Komplettumbau zu kostenintensiv sein würde. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten sind stellenweise zu schmal, um durchgängig Radfahrstreifen realisieren zu können, so dass sich infolgedessen und wegen den zuvor genannten Gründen, der Schutzstreifen als einheitliche Führungsform in Weiden herauskristallisiert. Damit ergeben sich in Abhängigkeit der bestehenden Fahrbahnquerschnitte individuelle Straßenraumentwürfe für drei Querschnittsklassen (A, B und C) entsprechend den nachfolgenden Abbildungen.

Bild 41 zeigt darüber hinaus eine Zuordnung dieser Querschnittsklassen auf das untersuchte Straßennetz in Weiden<sup>23</sup>. Dabei handelt es sich um einen Vorschlag, der auf die jeweils örtlichen Randbedingungen individuell anzupassen ist, wie die Anwendungsbeispiele in diesem Kapitel zeigen.

<sup>23</sup> Anmerkungen zu den verwendeten Maßen: Die Fahrbahnbreiten wurden aus einem CAD-Plan der Stadt Weiden herausgemessen. Teilweise waren dort keine Borde vorhanden, so dass diese aus den punktuellen Vor-Ort-Aufnahmen rekonstruiert wurden. Daher kann es bei der Zuordnung zu Abweichungen der tatsächlich vorhandenen Fahrbahnbreiten kommen, da kein Vermesserplan vorlag.



Da die Fahrbahnbreiten im Verlauf des Straßenabschnitts naturgemäß schwanken wird bei der Umsetzung der Querschnitte in die Realität an der grundsätzlichen Vorgehensweise festgehalten, dass die Restfahrbahn für den Pkw-Verkehr mindestens 4,50 m betragen soll und die Schutzstreifen ggf. in ihrer Breite variieren. Dabei kann die Breite des Schutzstreifens bis auf das Mindestmaß von 1,25 m reduziert werden. So kann an Engstellen z. B. in der Frauenrichter Straße der gewünschte Querschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen trotzdem umgesetzt werden.

In Anlage 1 sind einige schematische Abbildungen der verschiedenen Möglichkeiten der Schutzstreifenführung dargestellt.

Neben den Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen werden zusätzliche Radachsen im untergeordneten Netz definiert und z. B. durch Ausweisung von Tempo 30-Zonen oder Fahrradstraßen für den Radverkehr attraktiver gestaltet. Als mögliche Radachse zwischen Hauptverkehrsstraßen wird die Rehbühlstraße gesehen. Zusätzlich sollten, sofern möglich, Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden.

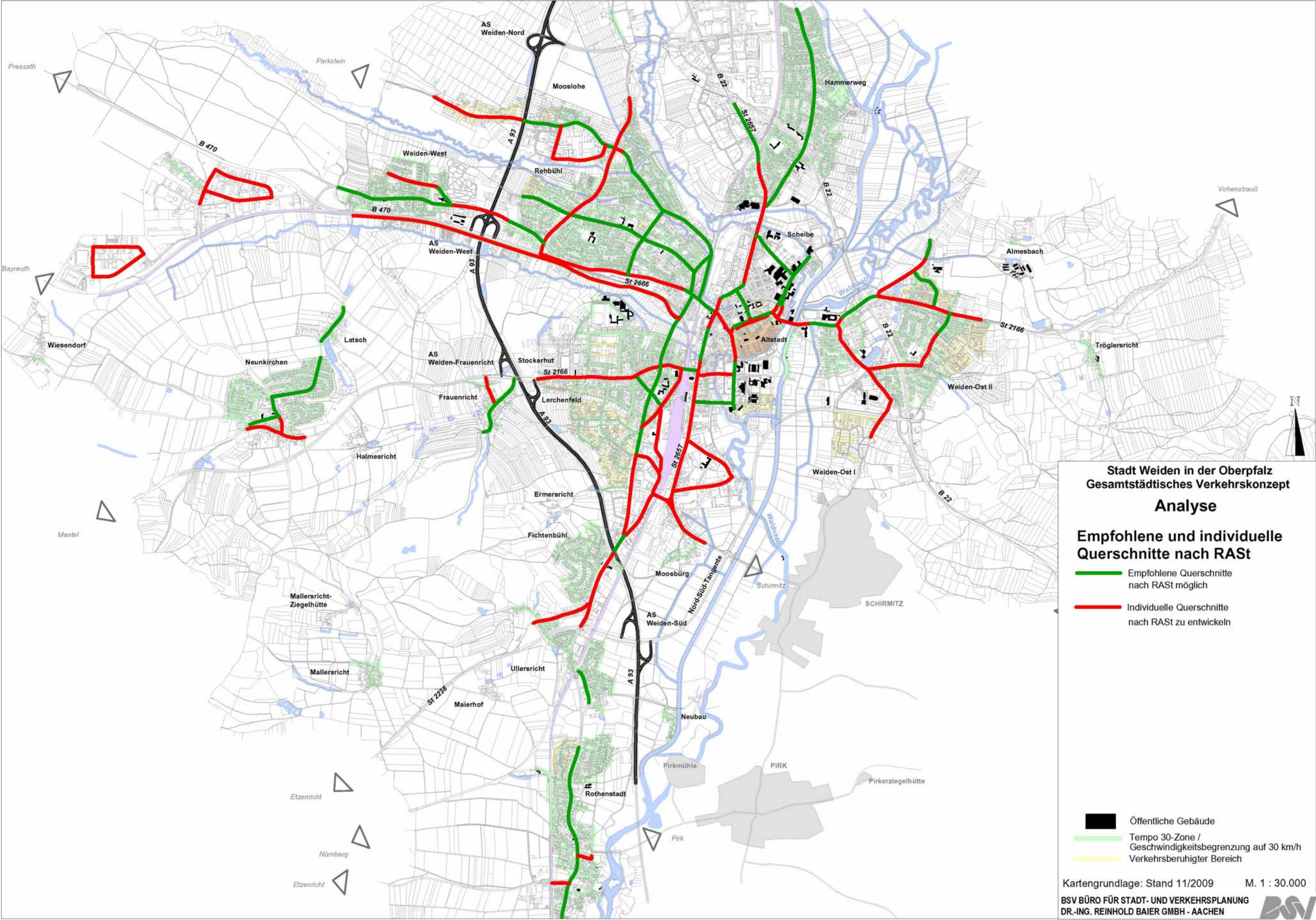


Bild 40: Empfohlene und individuelle Querschnitte nach RAST

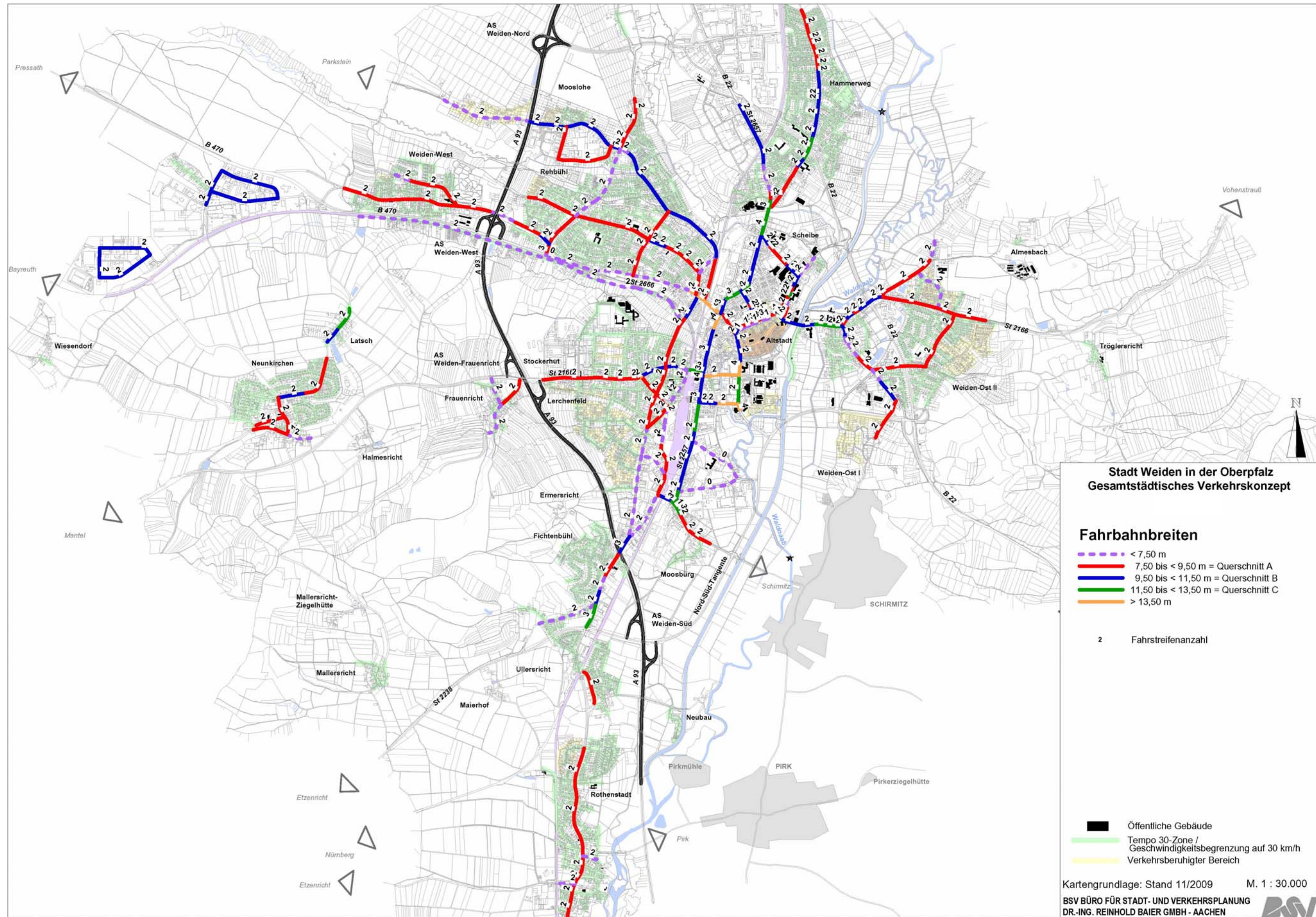


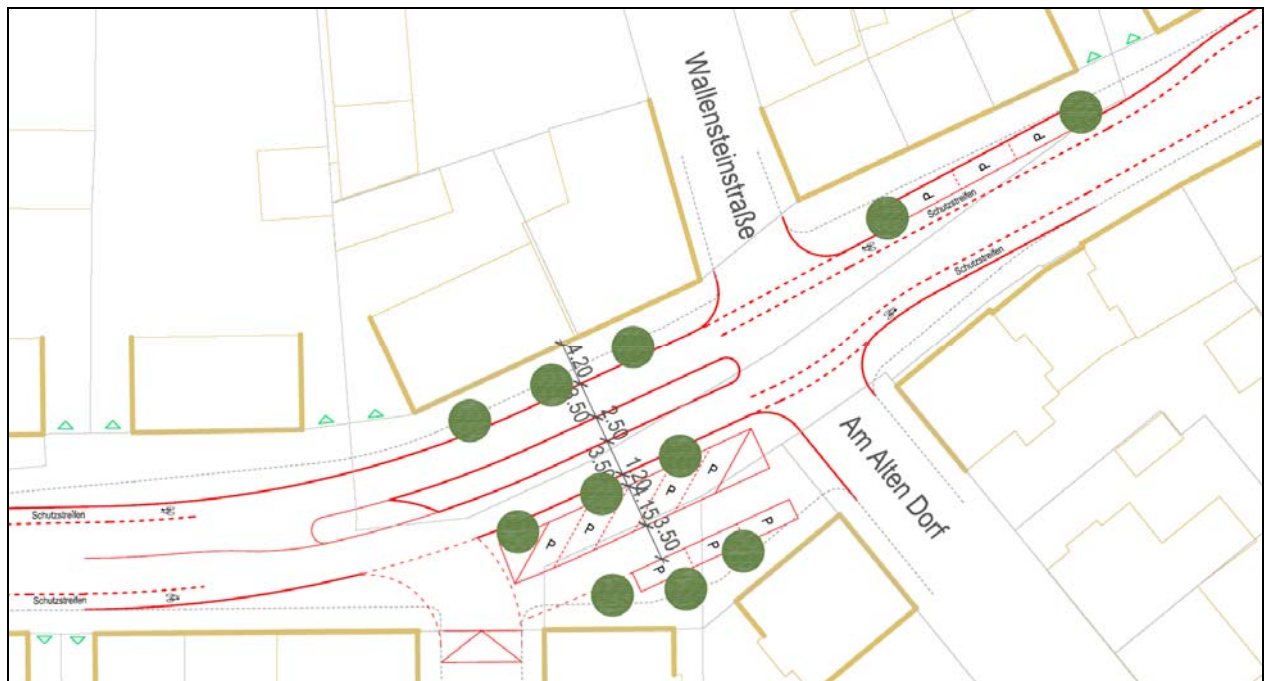
Bild 41: Fahrbahnbreitenklassen als Anhaltswert für die Zuordnung der individuellen Querschnitte

Nachfolgend einige Anwendungsbeispiele für Schutzstreifen im Weidener Straßennetz.

### Anwendungsbeispiel Frauenrichter Straße

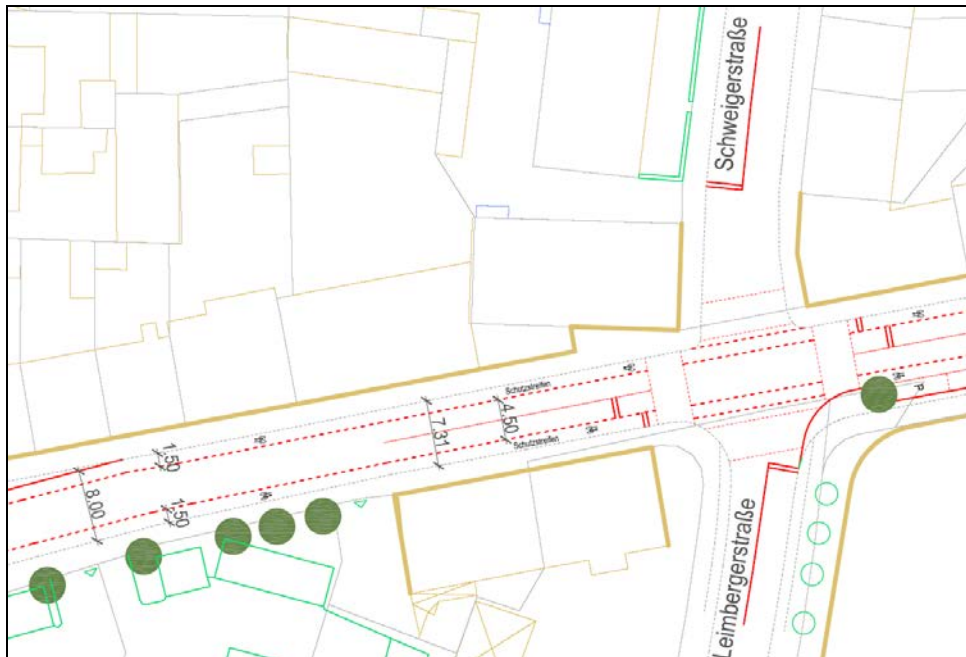
Die Frauenrichter Straße ist sowohl eine wichtige Zufahrtsstraße zur Weidener Innenstadt als auch zusammen mit der Leimbergerstraße ein Stadtteilzentrum. Für den Abschnitt zwischen der Boelckestraße und der Lerchenfeldstraße wurde eine Prinzipskizze erstellt, die neben der Anlage von Schutzstreifen auch eine Aufwertung des Platzbereiches zwischen der Boelckestraße und Am Alten Dorf vorsieht. Wie nebenstehende Fotos zeigen, weist dieser Bereich derzeit eine überdimensionierte Asphaltfläche mit einigen Senkrechtparkständen auf.

Hier wird die Einrichtung einer Parallelfahrbahn vorgesehen, die mit 3 Längs- und 5 Schrägparkständen (Bild 42) die Hauptfahrbahn deutlich verschmälert und auf dem Höhenniveau des Gehwegs liegt. Durch den Einsatz von Bäumen erhält der neue Platz eine städtebauliche Aufwertung. Die Hauptfahrbahn erhält einen Mittelstreifen von 2,50 m Breite als lineare Überquerungshilfe, der für den aus der Boelckestraße kommenden Bus überfahrbar gestaltet werden sollte. In diesem Bereich ist aufgrund der verbleibenden Fahrstreifenbreite eine kurzzeitige Aufhebung der Schutzstreifen notwendig.



**Bild 42: Prinzipskizze Platzbereich Frauenrichter Straße**

Bei Beibehaltung der Gehwegbreiten in der Frauenrichter Straße vor der Leimbergerstraße (Bild 43) ergibt sich eine Fahrbahnbreite von rund 7,30 m. Nach Abzug der Restfahrbahn von 4,50 m bleiben beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von 1,40 m.

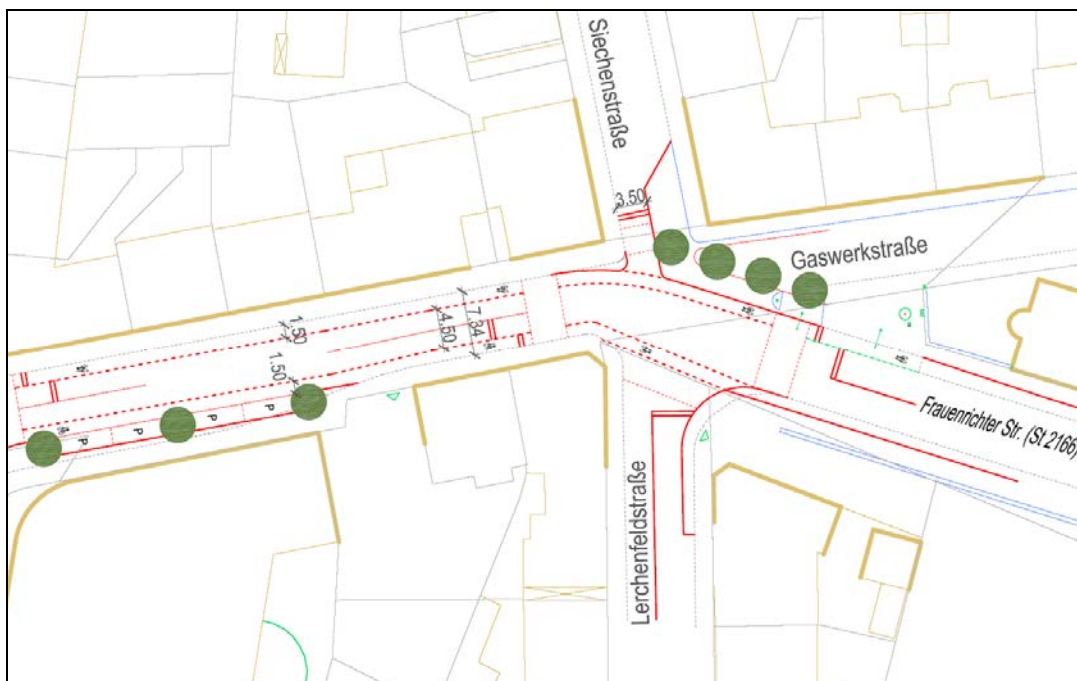


**Bild 43: Prinzipskizze Frauenrichter Straße Bereich Leimbergerstraße**

Für den Knotenpunkt Frauenrichter Straße/Lerchenfeldstraße/Siechenstraße/Gaswerkstraße wurde aus einem Entwurf der Stadt Weiden die Abbindung der Gaswerkstraße (Foto) im Zusammenhang mit Grünpflanzungen auf der so neu entstehenden Fläche und die Änderung der Siechenstraße in eine Einbahnstraße von der Fehrstraße in Richtung Frauenrichter Straße übernommen. Die Bewohner der Siechen- und Gaswerkstraße erreichen nun über die Schweigerstraße ihre Häuser.



Die beidseitig vorhandenen Radwege in der Frauenrichter Straße von der Unterführung kommend werden ab dem Knotenpunkt auf der Fahrbahn als Schutzstreifen weitergeführt (Bild 44).



**Bild 44: Prinzipskizze Frauenrichter Straße Bereich Lerchenfeldstraße**

## Anwendungsbeispiel Mooslohstraße

In die vorhandene Fahrbahnbreite der Mooslohstraße zwischen Peuerlstraße und Tulpenstraße passt der individuelle Querschnitt B. Da somit die Restfahrbahn größer als 4,50 m wird, wird hier ein einseitiges, alternierendes Parken und beidseitig die Anlage von Schutzstreifen vorgeschlagen. Durch das Verschwenken der Fahrbahn wird der Fahrzeugführer zur erhöhten Aufmerksamkeit gezwungen und versucht das Geschwindigkeitsniveau gering zu halten. Bild 45 zeigt zur Veranschaulichung einen Lageplanausschnitt der Mooslohstraße mit zwei Querschnitten. Der heutige Radweg, dessen nutzbare Breite zu schmal ist, wird als Radweg ohne Benutzungspflicht beibehalten.

Südlich der Einmündung Peuerlstraße ist auch die Einrichtung einer Fahrradstraße (Bild 46) denkbar. Da für den Kraftfahrzeugverkehr weiterhin die Beziehung Mooslohstraße-Peuerlstraße bevorrechtigt bleibt müsste hier im Einmündungsbereich für Radfahrer und Fußgänger eine Mittelinsel als Überquerungshilfe errichtet werden.

Der Querschnitt der Fahrradstraße setzt sich neben dem bestehenden Bord aus einem Parkstreifen mit einer Breite von 2,00 m und der Fahrbahn von 5,50 m zusammen. Noch zu überlegen bleibt, ob diese Straße nur für Anlieger freigegeben wird oder für alle Kraftfahrzeuge. Auf jeden Fall ist der Radfahrer hier bevorrechtigt und darf auch nebeneinander fahren. Im Rahmen der Umgestaltung zur Fahrradstraße sollte die Zufahrt zur Christian-Seltmann-Straße (nebenstehendes Foto) in ihrer Breite deutlich reduziert werden.

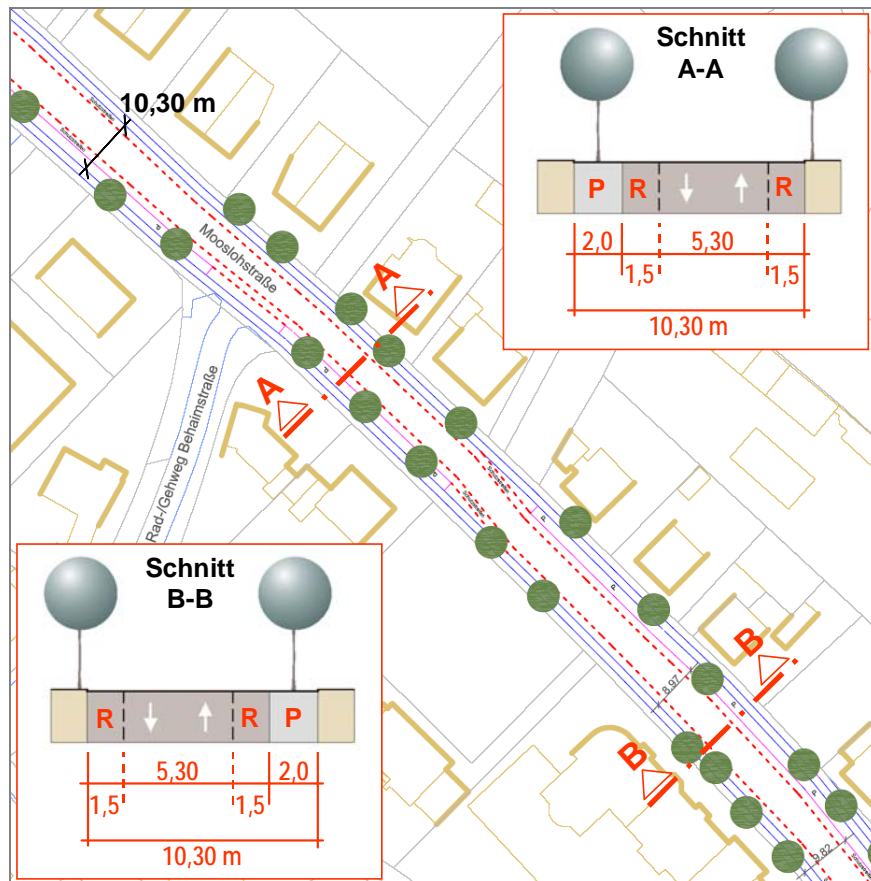
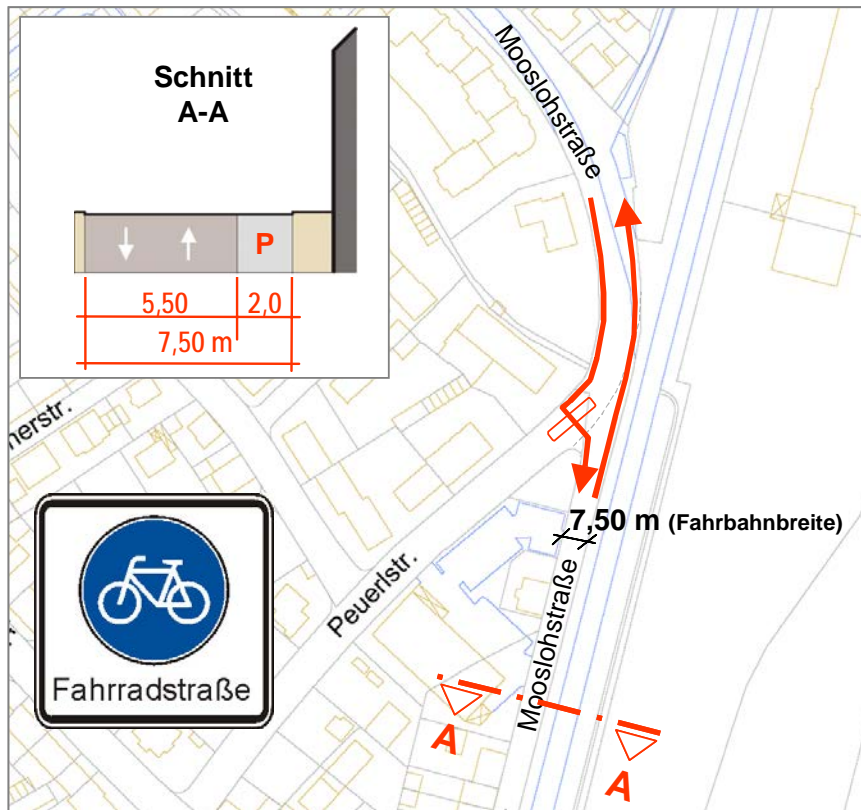


Bild 45: Prinzipskizze Mooslohstraße zwischen Peuerl- und Pröhlstraße



**Bild 46: Prinzipskizze Mooslohstraße zwischen Peuerl- und Christian-Seltmann-Straße**

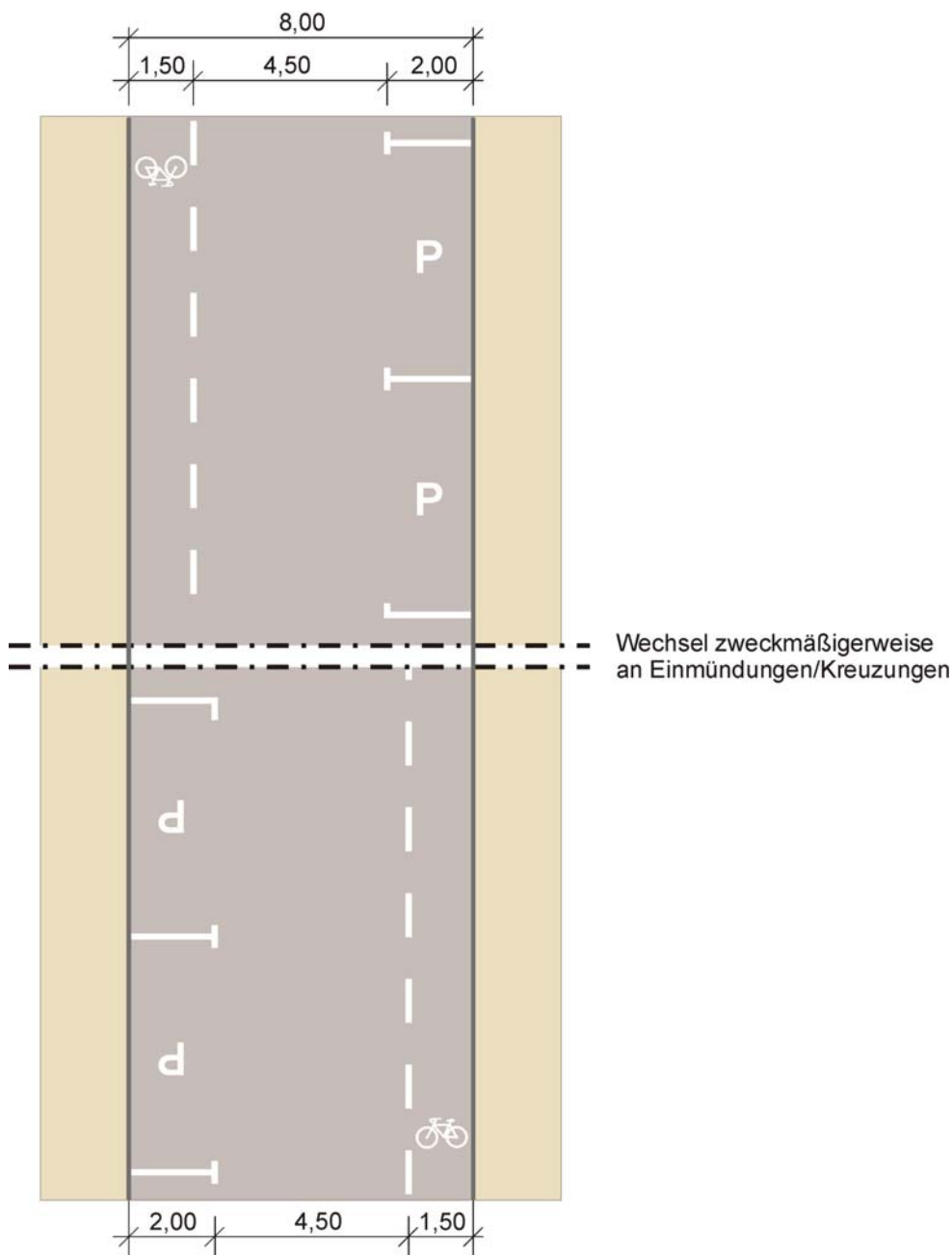
### Anwendungsbeispiel Parksteiner Straße/Schustermooslohe

Die vermehrten Beschwerden der Anwohner in der Parksteiner Straße bzw. Schustermooslohe gegenüber der Stadt über Gefahrensituationen mit kreuzenden Radfahrern vor den Grundstückszufahrten und Einmündungen ist nicht durch Unfallberichte belegbar, dadurch sind die Gründe hierfür nicht eindeutig bekannt. Demzufolge ist es schwierig eine Empfehlung auszusprechen. Vermutlich sind die Beschwerden auf den angrenzenden Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zurückzuführen.

Grundsätzlich sollte bei einer hohen Dichte an Grundstückszufahrten kombiniert mit Sichtbehinderungen durch Hecken und Zäune der Radverkehr aus Verkehrssicherheitsgründen auf der Fahrbahn geführt werden. Da die vorhandenen Fahrbahnbreiten, verbunden mit dem Parken am südlichen Fahrbahnrand in der Parksteiner Straße jedoch keine Schutzstreifen in beiden Richtungen zulassen, wird empfohlen, den stadtauswärts führenden Radverkehr als gemeinsamen Geh- und Radweg im Seitenraum zu lassen. Bedingt durch das langsame „Bergauffahren“ kann schneller an den Zufahrten reagiert werden und der aus den Grundstückszufahrten ausfahrende Kraftfahrzeugfahrer hat – wie üblich – auf der linken Seite den Radverkehr im Blickfeld und wird nicht durch Radfahrer aus der Gegenrichtung überrascht. Stadteinwärts kann dann ein Schutzstreifen für die „schnelleren Bergabfahrer“ angelegt werden. Das Parken in der Parksteiner Straße würde dann auf der Nordseite erlaubt.

### Anwendungsbeispiel Pröblstraße

Im Zusammenhang mit dem frostsicheren Umbau der Pröblstraße (Verbindungsachse zwischen der Christian-Seltmann-Straße und Mooslohstraße) ergab sich, dass der vorgeschlagene Querschnitt A aufgrund des vorhandenen Fahrbahnparkens, das weitestgehend erhalten bleiben muss, nicht umsetzbar ist. Daher wurde sich für eine Sonderform des Schutzstreifens, den sogenannten alternierenden Schutzstreifen entschieden. Das bedeutet, dass der Schutzstreifen nicht durchgängig, sondern wechselseitig markiert wird. In Kombination mit einem wechselseitigen Parkstreifen können somit in der Pröblstraße sowohl die Belange der Radfahrer berücksichtigt werden als auch das Parken weitestgehend erhalten bleiben (Bild 47).



**Bild 47: Beispiel einer alternierenden Schutzstreifenmarkierung**

Der Querschnitt baut auf die bestehenden Bordverläufe auf und enthält neben der konstanten Restfahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr von 4,50 m einen Parkstreifen mit 2,00 m und

einem jeweils einseitigen Schutzstreifen von 1,50 m (ggf. bis auf 1,25 m reduzierbar).

Im Straßenverlauf ist der Schutzstreifen immer auf der gegenüberliegenden Seite zu dem Parkstreifen vorzusehen. An den Knotenpunkten kann dann beides jeweils auf die andere Straßenseite wechseln, so dass man auf die gesamte Prößlstraße gesehen eine alternierende Anordnung beider Elemente erhält.

## **4.2 Fußgängerverkehrskonzept**

### **4.2.1 Allgemeines**

Fußgänger sind besonders schutzbedürftig und umwegempfindlich. Deshalb ist ein dichtes Fußwegenetz wichtig, wenn der Fußgängerverkehr als umweltfreundlichste Verkehrsart dauerhaft gefördert werden soll. Das Fußwegenetz soll auch im Bereich von Hauptverkehrsstraßen und Gleisanlagen möglichst umwegfrei sein. Vor allem in Hauptverkehrsstraßen muss die Überquerbarkeit der Fahrbahn auch den kleinräumigen Nutzungsansprüchen gerecht werden und die Überquerungsstellen sollen ausreichend gesichert werden.

Als funktionale Mindestanforderung gilt nach den geltenden Richtlinien für Stadtstraßen (RASt) in Hauptverkehrsstraßen eine Gehwegbreite von 2,50 m, als absolutes Mindestmaß eine Breite von 1,50 m für kurze Engstellen. Diese Breite soll auch in Erschließungsstraßen nach Möglichkeit nicht unterschritten werden.

Gehwege sowie Fußgängerbereiche haben eine Reihe von Funktionen aufzunehmen, die bei der Dimensionierung berücksichtigt werden müssen, beispielsweise Rad fahrende Kinder, Inline-Skater (nach StVO als „besondere Verkehrsmittel“ auf Gehwege verwiesen), aber auch Geschäftsauslagen, Außengastronomie etc. Im öffentlichen Raum sind Zufußgehen und Aufenthaltsfunktionen unmittelbar miteinander verbunden, die Übergänge sind häufig fließend. Stehen, verweilen, bummeln, flanieren, beobachten, miteinander sprechen, spielen und mehr – viele Formen des Aufenthalts erfordern eine gezielte Berücksichtigung in der Gestaltung von Straßen, Plätzen, Grünanlagen etc.

Anspruchsvolle Gestaltung soll das Zufußgehen attraktiv machen. Dies gilt insbesondere für zentrale Bereiche mit besonderem Besucher- und Kundenaufkommen (Innenstadt/Stadtteilzentren). Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums wird durch das Behindertengleichstellungsgesetz vorgeschrieben. Erste Ideen zur Neugestaltung des Pflasters in der Fußgängerzone von Weiden gibt es von Seiten der Stadt schon.

Zufußgehen ist gesundheitsfördernd und umweltfreundlich. Zufußgehen kann praktisch jeder Mensch, Gehhilfen und Rollstühle einbezogen, unabhängig von seiner individuellen Verkehrsmittelverfügbarkeit. Kinder sind auf Schul- und Freizeitwegen auf das Zufußgehen besonders angewiesen, wenn sie eigenständig mobil sein wollen. Ein fußgängerfreundliches Klima hat deshalb eine hohe Bedeutung: Wer sich zu Fuß wohl fühlt, wird dies häufiger tun, das Auto häufiger stehen lassen oder auch längere Wege zwischen Parkplatz und Zieladresse gerne in Kauf nehmen. Insbesondere den zentralen Geschäftslagen kommt dies zugute, aber

letztlich auch anderen Zwecken. So erhöhen mehr Fußgänger statt motorisiertem Verkehr z. B. die Wohnruhe, die Belebtheit von Straßen schafft soziale Sicherheit, zu Fuß gehende Kinder werden kompetenter im Umgang mit dem alltäglichen Verkehr und sind selbstständig mobil.

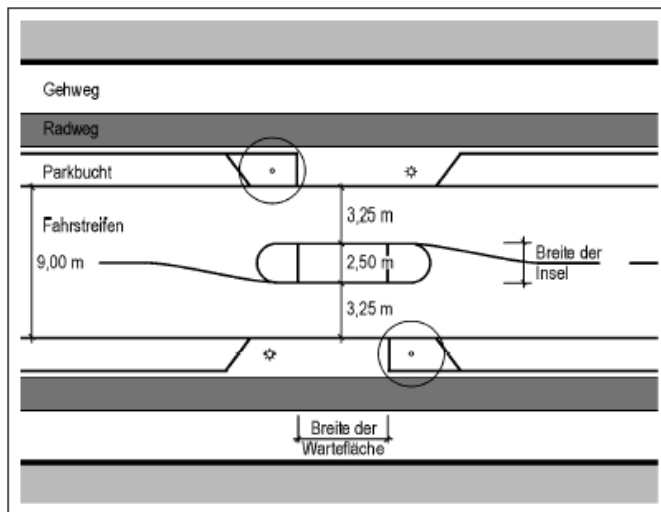
Ziel des gesamtstädtischen Verkehrskonzepts kann und soll es nicht sein alle Gehwege mit einer Breite kleiner als 2,50 m nun baulich anzupassen, aber bei allen Neu- bzw. Umplanungen von Straßenquerschnitten sollen die unter Kapitel 5.2 aufgelisteten Leitlinien Berücksichtigung finden.

#### **4.2.2 Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen**

Das Überqueren von Hauptverkehrsstraßen kann auf der Strecke auf unterschiedliche Weise und mit unterschiedlichen Elementen erfolgen. Ob beispielsweise eine Überquerungshilfe im Einzelnen als Mittelinsel, Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) oder Fußgänger-Lichtsignalanlage („Fußgängerampel“) realisiert werden kann, ist von den örtlichen Bedingungen – verfügbare Fahrbahnbreite, Kraftfahrzeugverkehrsstärke, Fahrgeschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr und Anzahl der querenden Fußgänger – abhängig. Grundsätzlich sollte in diesem Zusammenhang die Festlegung eines „Weidener Standards“ diskutiert werden, der bei künftigen Planungen angewendet werden kann und durch eine einheitliche Ausführung allen Verkehrsteilnehmern im Stadtgebiet mehr Verhaltenssicherheit bietet.

Für den „Weidener Standard“ wird eine Mittelinsel mit einer Mindestbreite von 2,50 m vorgesehen, die anliegenden Fahrstreifen haben eine Breite von 3,25 m (Bild 48). Der Niveauunterschied zwischen Gehweg und Fahrbahn sollte u. a. für mobilitätseingeschränkte Personen maximal 3 cm betragen. Der ggf. vorhandene Schutzstreifen endet vor und beginnt hinter der Mittelinsel wieder. Zur zusätzlichen Straßenbegrünung können auf der Mittelinsel Bäume aufgestellt werden. Allerdings ist hier darauf zu achten, dass diese nicht die Sicht auf wartende Personen behindern.

Die Mittelinseln können durch Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) ergänzt werden, wie z. B. in der Friedrich-Ebert-Straße vor dem Parkhaus. Durch den Fußgängerüberweg erhalten die Fußgänger nach StVO Vorrang. Dies kann somit für wichtige Wegebeziehungen sinnvoll sein.



**Bild 79: Beispiel für die Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen**

**Tabelle 32: Mittelinseln und Warteflächen**

Einsatzbereich	Breite der Insel	Breite der Wartefläche
Überquerungsanlage für Fußgänger	2,00 m	4,00 m
Überquerungsanlage für Radfahrer und Rollstuhlfahrer	2,50 m – 3,00 m	≥ 4,00 m

**Bild 48: Anforderungen an die Dimensionierung von Mittelinseln nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 (Auszug)**

Für alle Überquerungsstellen gilt, dass sie frühzeitig erkennbar sein müssen und alle Verkehrsteilnehmer ausreichende Sicht auf den jeweils anderen haben müssen.

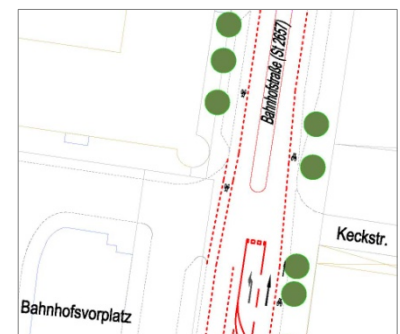
Nachfolgend einige – während der Bearbeitung von städtischer Seite aufgetretene Fragestellungen – als Anwendungsbeispiele.

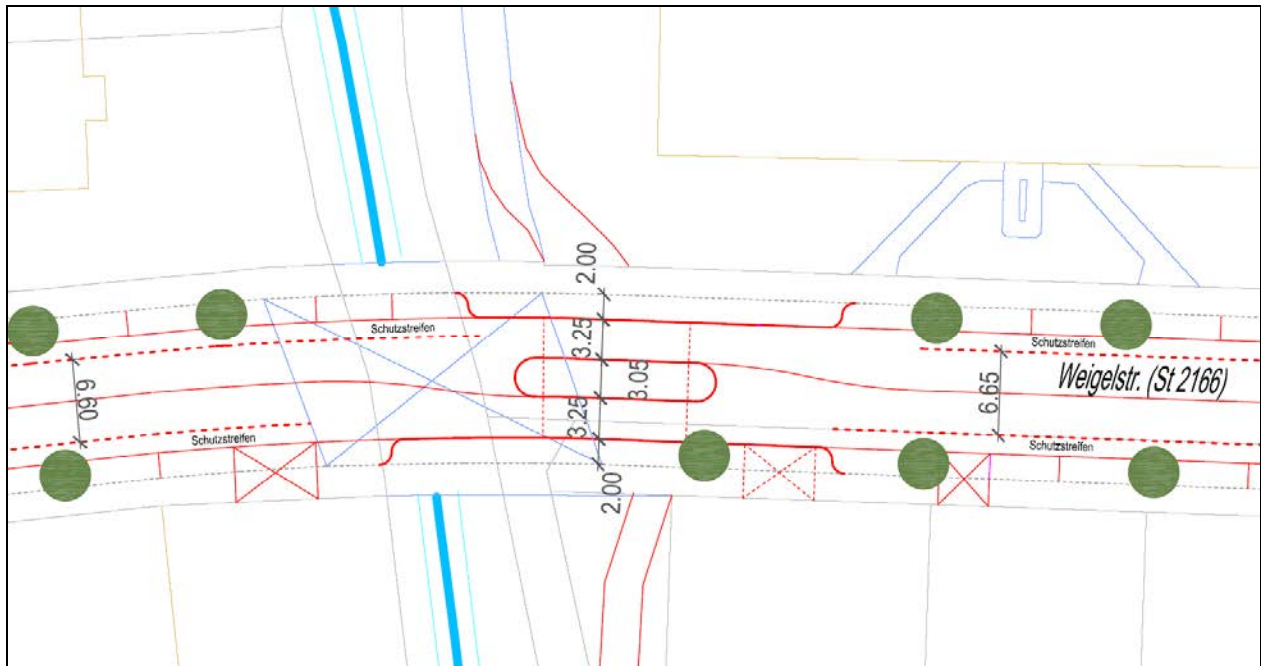
### Anwendungsbeispiel Bahnhofstraße

In der Bahnhofstraße zwischen dem Bahnhof und der Weigelstraße gibt es aufgrund beidseitiger Anordnung von Geschäften linearen Überquerungsbedarf. Daher wird hier auf der gesamten Länge ein multifunktionaler Mittelstreifen von 2,50 m Breite vorgesehen. Dieser dient zum einen den Fußgängern zum Überqueren der Straße, zum anderen den in die Zufahrten linksabbiegenden Pkw zum Aufstellen. Somit kann der Geradeausverkehr ungehindert weiterfließen.

### Anwendungsbeispiel Weigelstraße

In der Weigelstraße ist eine Mittelinsel als Verbindung der Gehwege entlang der Waldnaab vorgesehen. Hier wird empfohlen an Stelle des heutigen Parkens am Fahrbahnrand beidseitige Parkstreifen anzulegen und die Gehwege an der Überquerungsstelle bis zum Ende der Parkstreifen vorzuziehen (Bild 49). Somit verbleibt dann bei einer Mittelinselbreite von rund 3,00 m jeweils eine Fahrstreifenbreite von 3,25 m. Hier sind dann die Schutzstreifen auf der Weigelstraße kurzzeitig zu unterbrechen.

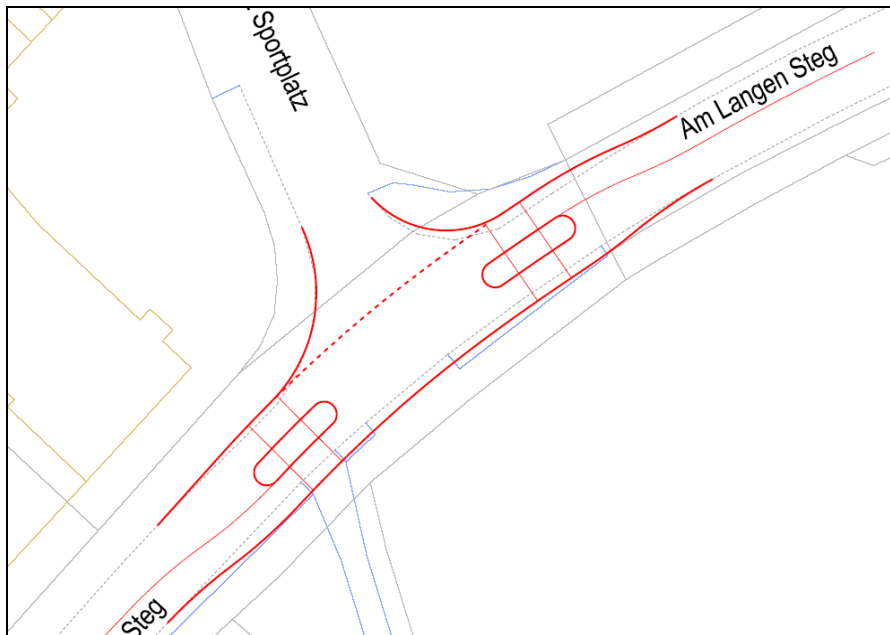




**Bild 49: Prinzipskizze Weigelstraße mit Mittelinsel**

### **Anwendungsbeispiel Am Langen Steg**

Über die Straße Am Langen Steg führt die Verbindung von dem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Waldnaab zu den Sportanlagen in einer leichten Kurve. Da an dieser Stelle die Fahrzeuge mit teilweise hohen Geschwindigkeiten von der Ostmarkstraße kommen, sollte hier eine Mittelinsel östlich der Sportanlagenzufahrt angelegt werden, die der Kfz-Fahrer deutlich erkennen kann und somit auch den Ortseingang markiert. Eine zweite Mittelinsel in der Verlängerung des Geh- und Radwegs von der Waldnaab ist weiterhin zu empfehlen.



**Bild 50: Prinzipskizze Überquerungshilfen Am Langen Steg**

### 4.3 „Weiche“ Maßnahmen

„Weiche“ Maßnahmen im Zuge eines gesamtstädtischen Verkehrskonzepts sollen im Unterschied zu den „harten“ Maßnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrssystems dienen, „über den Kopf“ der Verkehrsteilnehmer wirken und damit Bewusstheit erzeugen. Sie sollen Verständnis, Akzeptanz und womöglich Einverständnis hervorrufen und damit letztlich langfristige Veränderungen des individuellen Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens in Richtung einer nachhaltigen Verkehrsplanung bewirken bzw. wirksam unterstützen.

„Weiche“ Maßnahmen haben deshalb vorrangig Information, Aufklärung, Beratung, Werbung und Motivation zum Inhalt und lassen sich daher weitgehend auch unter dem Sammelbegriff „Verkehrsmarketing“ zusammenfassen. Darüber hinaus spielen auch die Verkehrsüberwachung und eine konsequente Ahndung von Regelverstößen eine wichtige Rolle.

Die Wirksamkeit von „weichen“ Maßnahmen ist wesentlich abhängig von der Akzeptanz der Maßnahmen bei den angesprochenen Zielgruppen. Die gewählten Aktionsformen, Medien und Ansprachewege entscheiden mit, ob die Zielgruppen überhaupt erreicht werden und ob die umgesetzten Maßnahmen nachhaltige Wirkung erzielen.

Aus diversen Untersuchungen ergeben sich folgende Hinweise und Charakteristika, die für Wirksamkeit und Erfolg von „weichen“ Maßnahmen maßgeblich zu sein scheinen:

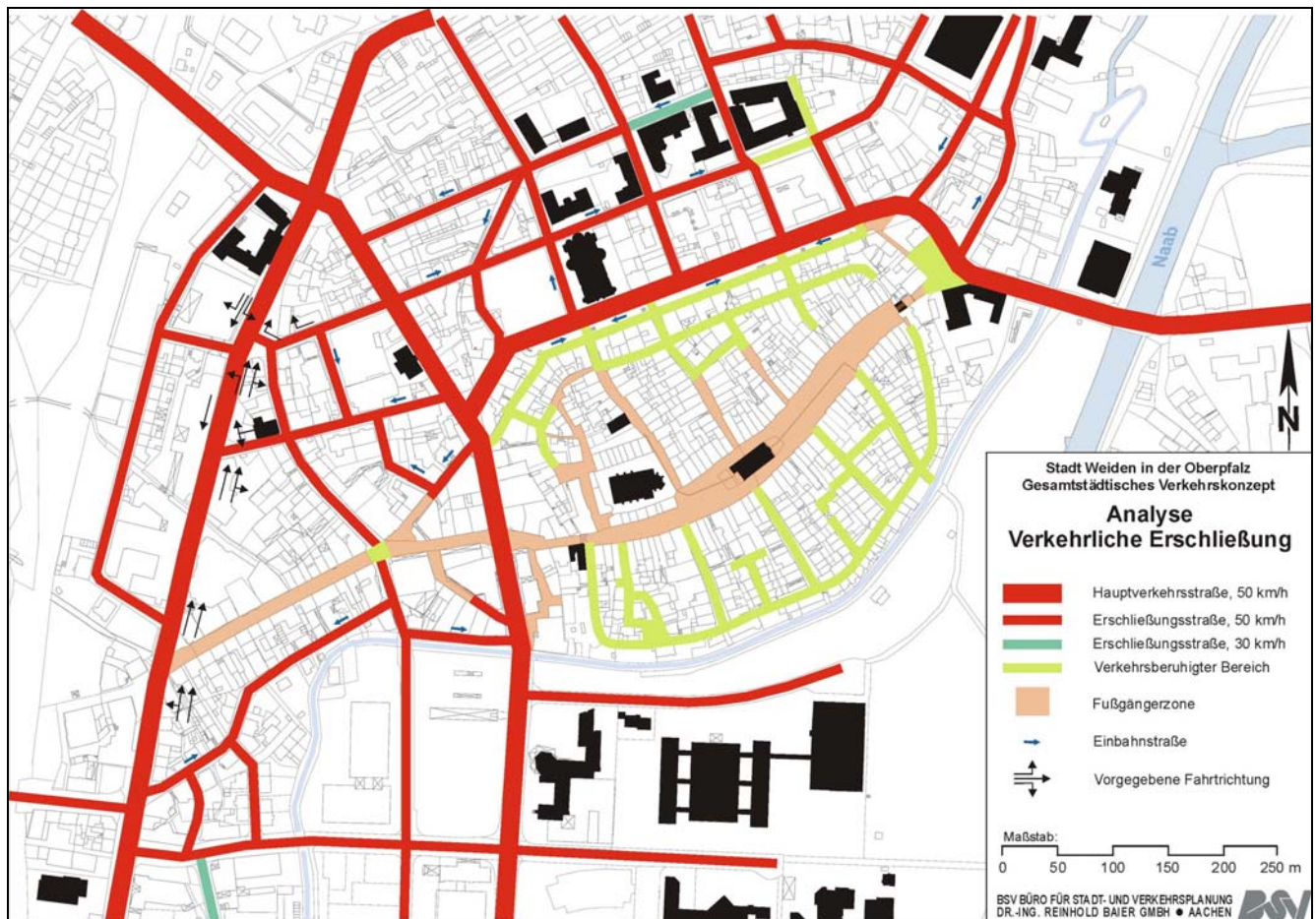
- **Langfristige Orientierung:** Einmalige oder punktuelle Aktivitäten ergeben in der Öffentlichkeit selbst bei hohem Aufwand offenbar wenig Nachhall und erzielen damit kaum anhaltende Wirkung. Ansprechende Kampagnenlogos/-slogans beispielsweise erhöhen durch ihren Einprägungs- und Wiedererkennungswert eine langfristige Wirkung.
- **Attraktives Einstiegsthema:** Besonders Erfolg versprechende oder wichtige, vor Ort anschlussfähige Einzelthemen eröffnen eine längerfristige Kontinuität. Dies gilt auch für die Durchführung von (konsequent evaluierten) Pilotprojekten, wenn deren Fortführung im Erfolgsfall gesichert ist.
- **Schwerpunkt „Nahmobilität“:** Projekte und Kampagnen, die das Zufußgehen und Radfahren als besonders umwelt- und gesundheitsfördernde Verkehrsarten gezielt in den Vordergrund stellen, scheinen besonders Erfolg versprechend.
- **Umsetzung von Verkehrsprojekten als Aufhänger:** Verbesserungen der örtlichen Verkehrsinfrastruktur ermöglichen teilweise eine andere Nutzung des Verkehrsangebots und stellen dadurch gewohntes Mobilitätsverhalten zur Disposition. Sie lassen sich daher gut als Anlass und Aufhänger für gezielte Informations- und Aufklärungskampagnen nutzen.
- **Angebote zum Erfahrungslernen:** Gezielte Erfahrungsangebote geben den Teilnehmern die Möglichkeit, unverbindlich und experimentell Neues auszuprobieren, wenig bekannte Mobilitätsformen zu testen, ungewohnte Sichtweisen einzunehmen etc. und darüber hinaus selbst aktiv zu werden. Dies gilt auch für Angebote zur laiengestützten Problemanalyse (mittels Befragungen, Messungen etc.).

- **Beteiligung und Eigeninitiative:** Vertretern der Zielgruppen können an örtlichen Projekten und Aktionen direkt beteiligt und gezielt in Richtung Eigeninitiative unterstützt werden.
- **Betonung des Eigennutzes:** Besonders attraktiv erscheinen Projekte und Aktionsschwerpunkte, die auf positiv besetzten Angeboten (z. B. solchen mit Familien-, Freizeit-, Genussorientierung) beruhen und den individuellen Nutzen herausstellen. Dies gilt auch hinsichtlich vorliegender Eigenmotivlagen bei institutionellen Zielgruppen und potenziellen Kooperationspartnern (z. B. bei Unternehmen: Gesundheitsförderung, Leistungssteigerung, Kostensenkung, Motivation der Beschäftigten etc.).
- **Innovative Aktionselemente:** Projekte und Kampagnen mit innovativen Aktionselementen (z. B. „Gesundheitsstadtplan“, „Lehrpfad für das Zufußgehen“ etc.) sprechen die Zielgruppen besonders an. Dies gilt auch für Kampagnenbeiträge in Form eines Wettbewerbs mit Preisverleihung.
- **Einbindung von Politikern:** Politische Entscheider haben aufgrund ihrer Vorbildfunktion in der Öffentlichkeit und als Meinungsbildner eine besondere Bedeutung für den Erfolg eines Projekts bzw. einer Kampagne im Rahmen von „weichen“ Maßnahmen. Sie sind zugleich eine wichtige Zielgruppe, die es – auch durch die direkte Einbindung in die Aktivitäten – zu überzeugen gilt.
- **Unterstützung durch die öffentlichen Medien:** Eine enge Kooperation mit den öffentlichen Medien (z. B. mit gezielten Serviceleistungen für Redakteure) kann die Öffentlichkeitswirkung deutlich erhöhen. Die gilt in besonderem Maße für lokale Medien.
- **Verbindliche Kooperation:** Tragfähig erscheinen insbesondere Kooperationsstrukturen, die auf eine längere Zusammenarbeit angelegt sind und nicht-öffentliche Partner wie z. B. Unternehmen, Gesundheitsdienstleister, Interessenverbände etc. einbeziehen. Die Einbindung von Sponsoren ermöglicht gleichzeitig Kosteneinsparungen für die einzelnen Kooperationspartner. Längerfristig angelegte Kooperationen bieten den Beteiligten auch Vorteile im „Tagesgeschäft“, weil sie Informationen auf kurzem Wege ermöglicht – man kennt sich eben. Verbindliche Angebote zum Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren unterstützen dies zusätzlich.

Besonders wichtig erscheinen eine langfristige Orientierung, die Umsetzung von Schwerpunktkampagnen (statt vieler, einzelner Aktionen) sowie eine enge Kooperation aller Institutionen und Gruppen, die sich in Weiden lokal mit Themen einer nachhaltigen Mobilität befassen.

#### 4.4 Innenstadtkonzept

Die Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße bildet als Hauptverkehrsstraße eine Barriere zwischen den beiden Fußgängerzonen der Weidener Innenstadt.

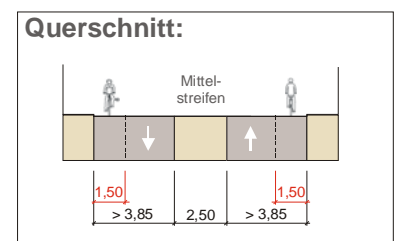


**Bild 51: Verkehrliche Erschließung der Innenstadt im Bestand**

Anhand verschiedener straßenräumlicher Konzeptvarianten, soll die Möglichkeit einer Aufwertung dieses Bereichs gezeigt werden. Die 1. Variante steht für sich alleine, die Varianten 2 bis 4 sind aufeinander aufbauend. Das bedeutet, dass man nach Einführung der Variante 2 zu einem späteren Zeitpunkt die Varianten 3 und 4 noch umsetzen könnte.

Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
------------	------------	------------	------------

Für die 1. Variante erhält die Sedanstraße zwischen der Kurt-Schumacher-Allee und der Bürgermeister-Prechtel-Straße einen Mittelstreifen von 2,50 m Breite als lineare Überquerungshilfe für den Fußgängerverkehr (siehe Bild rechts). Für den Radverkehr werden Schutzstreifen angebracht. Zudem werden drei Platzbereiche entwickelt, die im Sinne der „Weichen Separation“ ausgebildet werden. Das sind die Dr.-Pfleger-Straße von der Brücke bis zum Stadtmühlweg, der Issy-les-Moulineaux-Platz und der Bereich vor dem Dänner-Eck. Diese sollen z. B. durch Beseitigung der Borde, einem einheitlichen Bodenbelag und Abbau der Lichtsignalanlagen ein gegenseitiges Miteinander der Verkehrsteilnehmer im Straßenraum erzielen und gleichzeitig zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau im Kraftfahrzeugverkehr führen. Vorstellbar ist auf dem



Straßenzug auch ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich „Tempo 20-Zone“ (Zeichen 274.1 der StVO).

Die Verkehrsbelastungen würden sich dadurch nicht oder nur geringfügig ändern, da der Abschnitt weiterhin für Kraftfahrzeuge befahrbar ist.

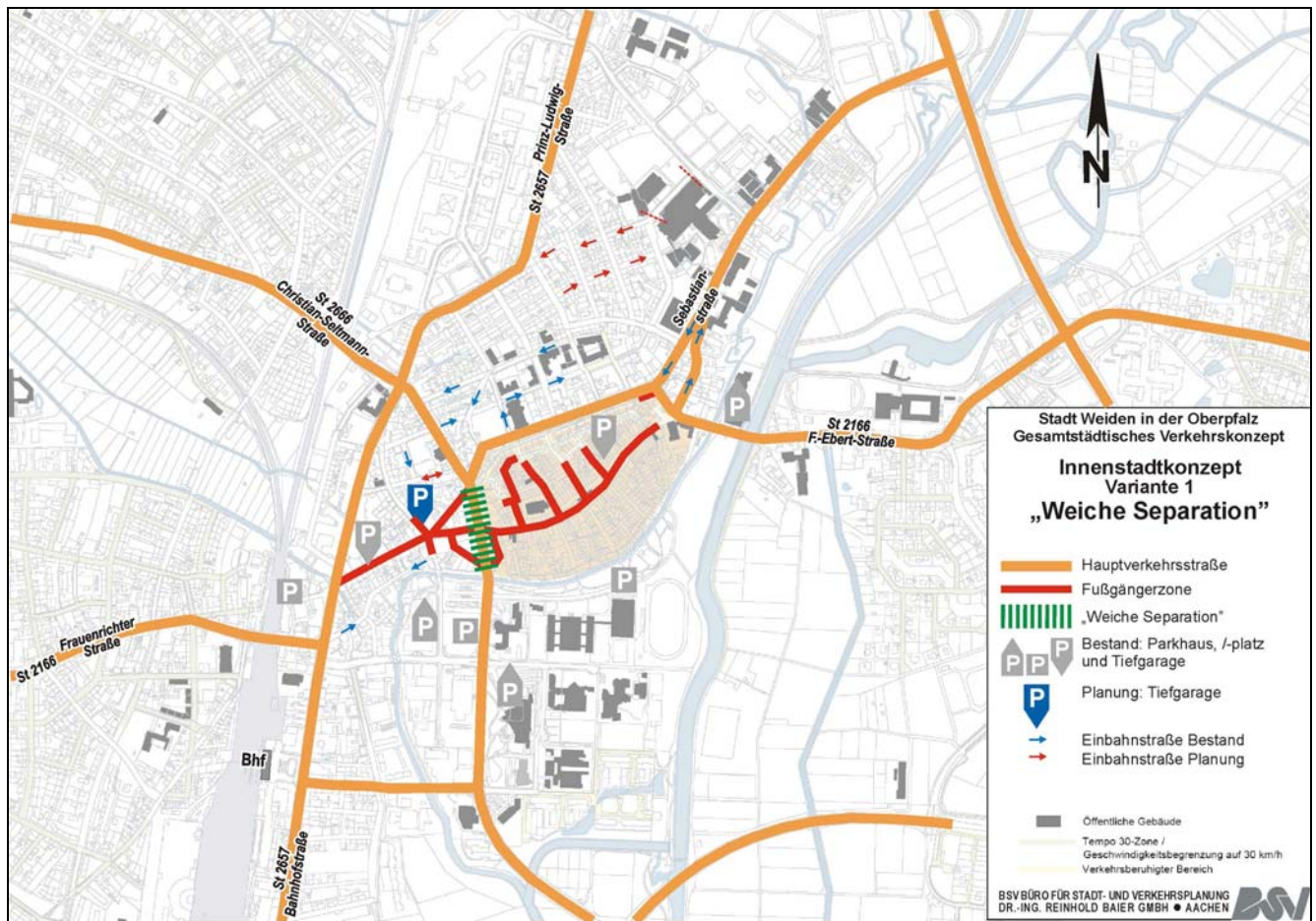
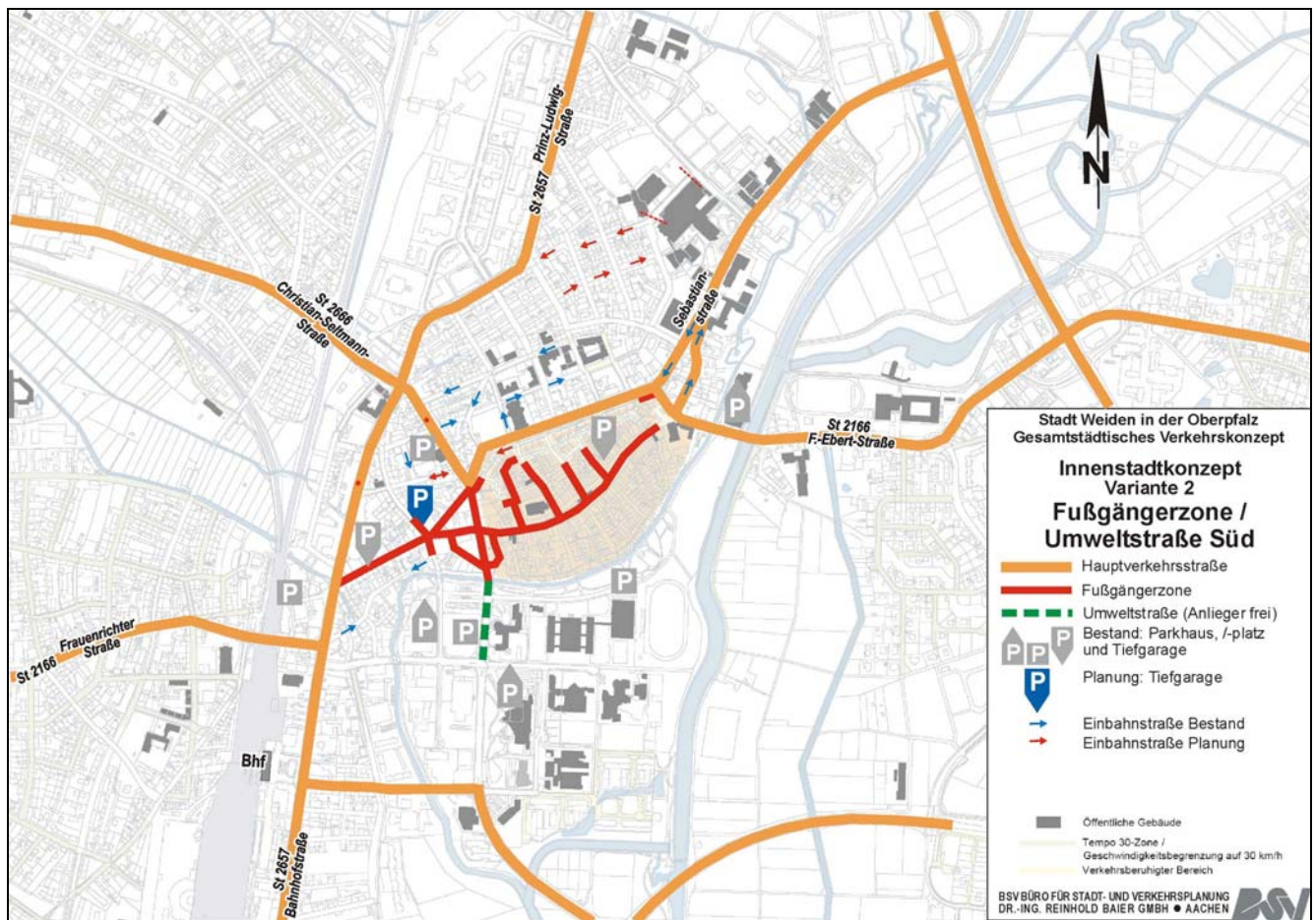


Bild 52: Innenstadtkonzept Variante 1

Variante 2 sieht eine Fußgängerzone zwischen der Kurt-Schumacher-Allee und der Bürgermeister-Prechtel-Straße vor. Diese darf auch von Bussen, Taxen, Radfahrern und Lieferverkehren (ggf. zeitlich begrenzt) genutzt werden und erhält durch zusätzliche Grünpflanzungen und einem einheitlichen Bodenbelag eine optische Aufwertung.

Südlich der Kurt-Schumacher-Allee bis zur Weigelstraße entsteht eine sogenannte Umweltstraße, die Bussen, Taxen, Radfahrern, Lieferverkehren (ggf. zeitlich begrenzt) und Anliegern vorbehalten ist. Eine mögliche Beschilderung könnte wie auf nebenstehendem Foto aussehen. Baulich muss die Straße zunächst nicht angepasst werden, könnte aber zu einem späteren Zeitpunkt geschehen.

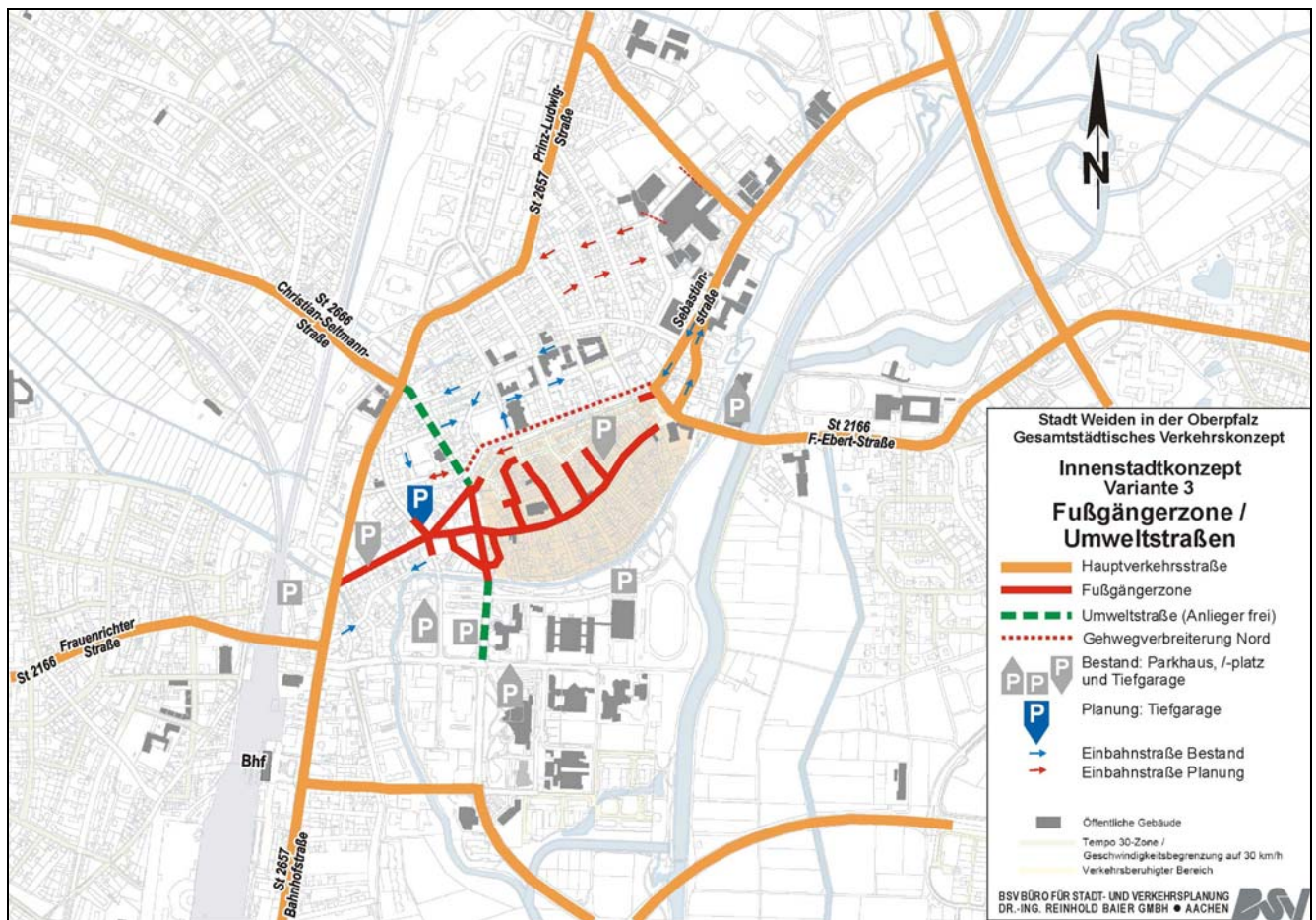




**Bild 53: Innenstadtkonzept Variante 2**

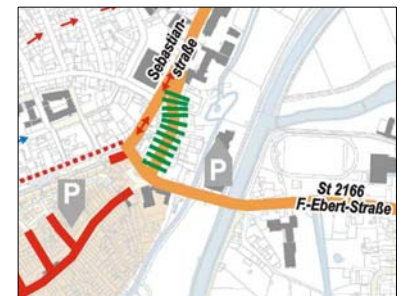
Aufbauend auf Variante 2 enthält Variante 3 zusätzlich eine Umweltstraße auf der Sedanstraße von der Bürgermeister-Prechtel-Straße bis zum Adolf-Kolping-Platz. Auch hier sind Anliegerverkehre erlaubt, um die Erreichbarkeit der Anwohner und deren Besucher zu gewährleisten. Dabei kann die Sedanstraße bei Beibehaltung des heutigen Bordverlaufs und ihrer heutigen zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h mit Schutzstreifen versehen werden oder bei Einführung von Tempo 30 und Verlegung der vorhandenen Borde der Seitenraum erweitert werden.

Da bei dieser Innenstadtvariante durch die Sackgassen ähnliche Situation weniger Verkehr auf der Bürgermeister-Prechtel-Straße ist, kann diese zugunsten des nördlichen Seitenraums umgebaut und somit städtebaulich aufgewertet werden.



**Bild 54: Innenstadt-konzept Variante 3**

Für Variante 4 wird zusätzlich zu den Maßnahmen der Variante 3 auf der Sebastianstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und der Ledererstraße eine „weiche Separation“ bei Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung vorgeschlagen, bei der weiterhin das Parken möglich sein soll. Wie bereits in Kapitel 3.1.2 erwähnt ist hier ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 denkbar. Die Ledererstraße wird im Zweirichtungsverkehr geöffnet.



Für das weitere Vorgehen wurde in Absprache mit der Stadt Weiden das Innenstadt-konzept Variante 2 angesetzt. Da die Sedanstraße derzeit als Staatsstraße (St 2166) klassifiziert ist und die Verbindung der Frauenrichter Straße zur Vohenstraußer Straße ist, muss eine Umklassifizierung bei Umsetzung des Innenstadt-konzepts Variante 2 erfolgen. Eine Alternative hierfür könnte die Brenner-Schäffer-Straße sein und im weiteren Verlauf die Süd-Ost-Tangente, die derzeit nicht klassifiziert ist. Dies entspricht dem Vorschlag des Staatlichen Bauamtes Amberg-Sulzbach vom September 2011.

## 4.5 Weitere Maßnahmenansätze für das übrige Straßennetz

### 4.5.1 Tempo 30 in der Innenstadt

Neben den Maßnahmen des Innenstadtkonzepts in Kapitel 4.4 ist eine Ausweitung der Tempo 30-Zonen zu empfehlen, um eine Verdrängung der Verkehre in das Erschließungsstraßennetz zu vermeiden und eine bessere Wohnumfeldqualität für die Bewohner zu schaffen. Dazu zählen die Bereiche zwischen der Nikolai- und Bürgermeister-Prechtel-Straße bis hin zur Gabelsbergerstraße und der Bereich zwischen Schillerstraße und Dr.-Pfleger-Straße bzw. Sedanstraße bis hin zur Weigelstraße (siehe Bild 74).

Bezogen auf das übrige Straßennetz in Weiden und auf Grundlage der Kartierung<sup>24</sup> der Tempo 30-Zonen bzw. der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und verkehrsberuhigten Bereichen der Stadt Weiden fallen noch einige Bereiche auf, die auch mit Tempo 30 ausgewiesen werden sollten. Dazu gehören die Fichte- und Hohenstaufenstraße in Rehbühl, die Kasernenstraße in Stockerhut und die Biberstraße bzw. der Hopfenweg in Weiden-Ost II (siehe Bild 75).

### 4.5.2 Potenzielle Knotenpunkte für die Anlage von Kreisverkehren

Durch mehrfach aufgetretene Fragestellungen bezüglich der Möglichkeit für die Anlage eines Kreisverkehrs wurde ein Kreisverkehrskonzept erstellt. Der Gedanke dahinter ist, eine für Weiden eher untypische Knotenpunktform, als Ortseingangselement zu etablieren. Durch den Kreisverkehr wird der Kfz-Fahrer zur Geschwindigkeitsreduzierung gezwungen und ihm gleichzeitig deutlich gemacht, dass er jetzt in einen anderen Straßenraum einfährt. Eine Fortführung der Kreisverkehre im innerstädtischen Straßennetz wird nicht befürwortet, da diese nicht dem Kontinuitätskriterium in Weiden entsprechen würden.

Bild 55 zeigt die Knotenpunkte, an denen ein Kreisverkehr grundsätzlich vorstellbar wäre.

Für die Knotenpunkte Parksteiner Straße/Mooslohstraße/Tulpenstraße und Joseph-Haas-Straße/Pressather Straße sind aufgrund der vorhandenen beengten Platzverhältnisse auch Minikreisverkehre denkbar.

Für alle Kreisverkehre gilt neben einer einstreifigen Zufahrt eine einstreifige Kreisfahrbahn und eine sichere Führung der ggf. zu berücksichtigenden querenden Fußgänger- und Radverkehre.

<sup>24</sup> Zur Verfügung gestellt im Juli 2009 von der Stadt Weiden.

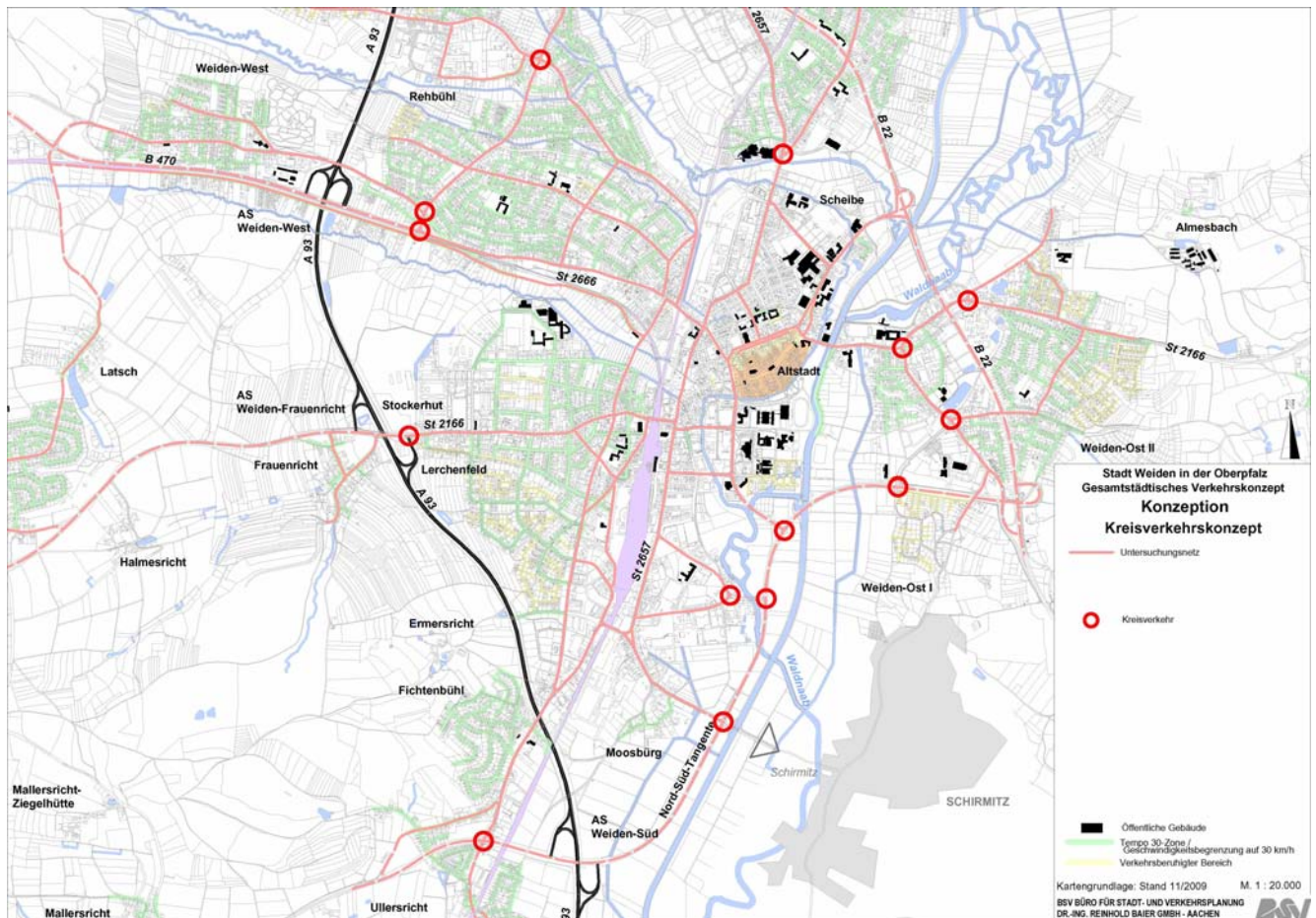


Bild 55: Potenzielle Knotenpunkte für die Anlage von Kreisverkehren

## 4.6 Einzelhandelserweiterung in der Innenstadt

### 4.6.1 Hintergrund

Während der Bearbeitung zum gesamtstädtischen Verkehrskonzept gab es erste Planungen das derzeit leerstehende Hertiegebäude zu überplanen. Der innerstädtische Einzelhandelsbereich von Weiden in der Oberpfalz soll um rund 10.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche erweitert und diese in das Verkehrskonzept hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der äußeren Erschließung integriert werden.

Das Plangebiet befindet sich am westlichen Rand der Altstadt zwischen Sedan- und Schillerstraße und Goethe- und Max-Reger-Straße und umfasst verschiedene Liegenschaften wie das Dänner-Eck (derzeit ebenerdiger gebührenpflichtiger Parkplatz) und das ehemalige Hertie-Areal. Geplant ist hier eine Einzelhandelsnutzung, die sowohl großflächigen als auch kleinflächigen Einzelhandel umfassen soll. Der derzeitige Entwurf sieht außerdem eine Verbindung mit dem bestehenden City-Center vor.

Da die Projektentwicklung in unmittelbarer Innenstadtlage erfolgt, handelt es sich um einen sogenannten „integrierten Standort“. Hieraus entstehen vielfältige Chancen und Synergieeffekte, aber auch die Notwendigkeit der Einordnung in das städtebauliche und verkehrliche Gefüge der Weidener Innenstadt. Ein „runder Tisch“ aus Experten hat einen Anforderungskatalog für die Einzelhandelsent-

wicklung zusammengestellt, der für die weitere konkrete Planung dienen soll – u. a. wird hier ein städtebaulicher Entwurf angedacht.

Das Verkehrskonzept berücksichtigt in der weiteren Bearbeitungsschritten die geplante Einzelhandelsentwicklung.

#### 4.6.2 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen errechnet sich aus der Verkaufsfläche (VKF), den Verhältnissen Beschäftigte pro VKF und Kunden/Besucher pro VKF und deren Wegehäufigkeiten pro Tag. Da es zum jetzigen Zeitpunkt noch kein konkretes Nutzungskonzept gibt, werden für die Aufkommensermittlung die pauschalen Ansätze eines Einkaufszentrums angenommen. Die dabei angesetzten Kennwerte beruhen auf Erfahrungswerten von BSV aus ähnlich gelagerten Fragestellungen sowie aus den einschlägigen Veröffentlichungen.<sup>25</sup>

Wesentlich für die Bestimmung des Verkehrsaufkommens ist der so genannte Modal Split, also die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsarten (Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr). Für die hier behandelte Fragestellung wird auf die Ergebnisse der Befragung Mobilität in Deutschland (MiD), die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung zuletzt im Jahr 2008 durchgeführt wurde, zurückgegriffen, da keine Haushaltsbefragung oder sonstige stadtbezogene Untersuchungen vorliegen. Für den Kundenverkehr wurde ein MIV-Anteil von 60%, für den Beschäftigtenverkehr 50% angenommen. Unter Berücksichtigung üblicher Besetzungsgrade kann damit das Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen im Ziel- und Quellverkehr errechnet werden.

Unter den genannten Annahmen ergibt sich ein Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen von ca. 4.000 Fahrten je Richtung pro Werktag. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei diesem Wert eher um einen „Maximalwert“ handelt, da „Mitnahmeeffekte“ und „Kopplungseffekte“, die zu einer Abminderung des Werts (in integrierten Lagen 30 bis 50% des Kundenaufkommens) führen würde, in diesem Fall nicht angesetzt wurden. Berücksichtigt wurde aber, dass die Einzelhandelserweiterung nicht auf der „Grünen Wiese“ geplant ist, sondern in der Innenstadt. Im weiteren Verlauf wird davon ausgegangen, dass nicht zu 100% Neuverkehre entstehen, sondern nur rund 50% der Kunden neue Kunden sind, d. h. Personen, die vorher nicht in die Weidener Innenstadt zum Einkaufen gefahren sind. Die anderen 50% sind damit schon im Weidener Zentrum unterwegs und belegen dort auch schon Stellplätze. Auch hierbei handelt es sich eher um einen Maximalansatz. Mit Hilfe von nutzungsspezifischen Tagesganglinien ergeben sich für die werktägliche Spitzenstunde (16:30 bis 17:30 Uhr) ca. 190 Pkw-Fahrten im Zielverkehr und ca. 190 Pkw-Fahrten im Quellverkehr.

Aus dem ermittelten („maximalen“) Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen der neuen Nutzungen ergibt sich aus der Stellplatznachfrage

<sup>25</sup> Z. B.: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH; Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung und Verkehrsfolgeabschätzung für verkehrsintensive Vorhaben; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung der Bundeshauptstadt Berlin; Aachen 2006

über den Tag ein Stellplatzbedarf für die Einzelhandelserweiterung in der Spitzenstunde der Parkraumnachfrage von etwa 11:00 bis 12:00 Uhr von ca. 190 Stellplätzen.

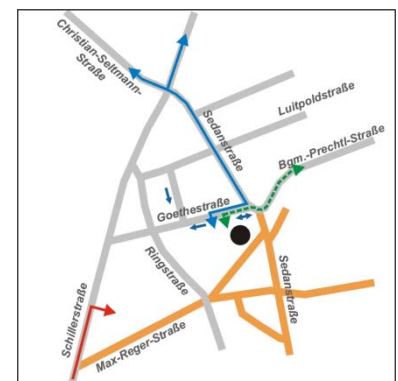
Unter Berücksichtigung der erhobenen vormittäglichen Auslastung im Parken (Kapitel 3.4.3), dem Wegfall von Stellplätzen bzw. Parkständen durch die Einzelhandelserweiterung und die Ausweitung der Fußgängerzone wird eine Tiefgarage mit 300 Pkw-Stellplätzen empfohlen. Darüber hinaus sind an den Eingängen Fahrradabstellanlagen vorzusehen.

Gemäß Bayerischer Bauordnung<sup>26</sup> sind für Waren- und Geschäftshäuser 1 Stellplatz je 30-40 m<sup>2</sup> bzw. für Einkaufszentren 1 Stellplatz je 10-20 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vorzusehen. Das entspricht je nach Auslegung 250-333 bzw. 500-1.000 Stellplätzen.

### 4.6.3 Äußere Erschließung

Der neue Einzelhandelsstandort ist durch die Bushaltestellen Josefskirche in der Bürgermeister-Prechtel-Straße und den ZOB an der Dr.-Pfleger-Straße, die beide sowohl vom Stadtbus als auch den Überlandlinien angefahren werden und maximal rund 200 m entfernt liegen, gut erschlossen. Der Fußweg von den Bushaltestellen durch die Postgasse und über die Leibnizstraße bzw. Sedanstraße ist mit der Umsetzung des geplanten Innenstadtkonzepts verkehrssarm und attraktiv. Weiterhin wird nach Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehr auch die Zielführung hier attraktiver sein.

Im Workshop „Innenstadtkonzept“ am 18.10.2011 wurden drei mögliche Standorte einer neuen Parkieranlage vorgestellt. Zum einen die Erweiterung der Tiefgarage City Center, der Ausbau des Parkplatzes an der Wolframstraße und der Bau einer Tiefgarage am Dänner-Eck (derzeit ebenerdiger Parkplatz), die in das neue Gebäude integriert wäre. Die anschließende Diskussion führte zu der Festlegung des Standorts am Danner-Eck mit der Zufahrt über die Goethestraße. Nebenstehende Abbildung zeigt die Zielführung im Parken unter Berücksichtigung des Innenstadtkonzepts Variante 2 (vgl. Kapitel 4.4). Die Zu- und Ausfahrt sollte über die Goethestraße erfolgen. Dafür wird die heutige Einbahnstraße zwischen Sedanstraße und Tiefgarage (ggf. bis zur Mohrenstraße) in beiden Fahrtrichtungen freigegeben.



Eine solche Tiefgaragenzufahrt sollte sich in das Gebäude harmonisch einfügen und nicht durch große Rampenbauten einen Hinterhofcharakter hervorrufen. Nebenstehendes Foto zeigt eine Tiefgaragenzu- und -ausfahrt am Zugang zur Fußgängerzone in Kitzingen am Main.



Nach dem Grundgedanken aus Kapitel 4.7 die Innenstadt in die Parkzonen Nord und Süd zu gliedern, werden die Pkws aus südlichen Richtungen z. B. zu den Parkieranlagen an den Naabwiesen geleitet. Von dort gelangen sie auf direktem Fußweg über die Leibnizstraße zu einem der derzeit geplanten Eingänge. Fahrzeuge aus östlichen Richtungen erreichen, wenn sie nicht schon in

<sup>26</sup> laut Bekanntmachung des BStMI über Richtzahlen für die Berechnung von Stellplätzen vom 12. Februar 1978 über den Stellplatznachweis der BayBO

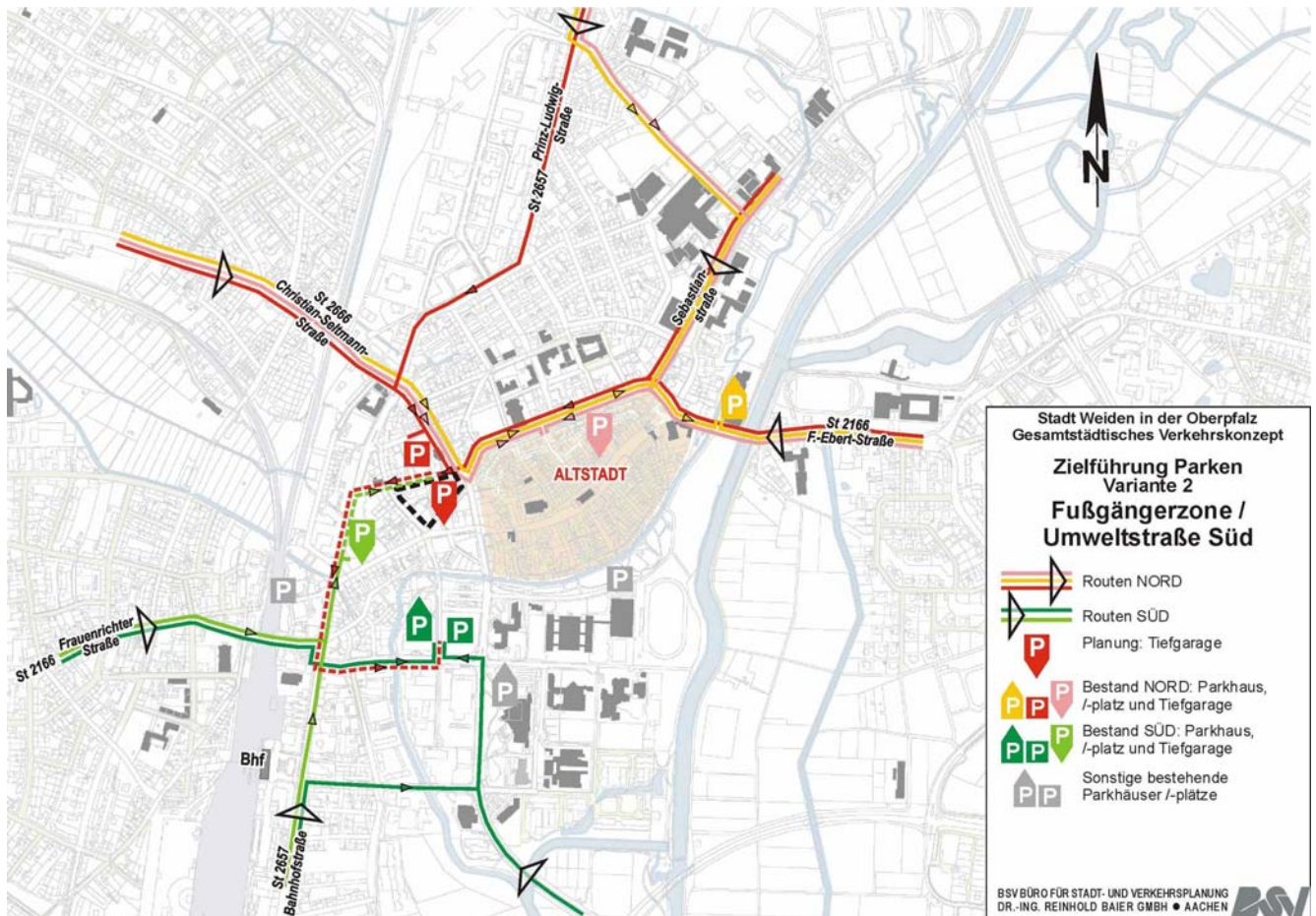
die Allee-Tiefgarage fahren, über die Bürgermeister-Prechtel-Straße und die Goethestraße die neue Tiefgarage. Pkws aus nördlichen Richtungen fahren über die Nikolaistraße oder die Christian-Seltmann-Straße und dann über die Sedanstraße zu der neuen Parkierungsanlage. Hierzu muss das Linksabbiegen aus der Nikolaistraße am Adolf-Kolping-Platz zugelassen werden.

#### 4.7 Parkraumkonzept

Zielsetzungen des entwickelten Parkraumkonzepts für die Innenstadt sind zum einen eine kunden- und besucherfreundliche, d. h. einfache, verständliche und leicht „merkbare“ Struktur des Parkraumangebotes und dessen Erschließung und zum anderen die Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr, der die wichtigen Aufenthaltsfunktionen des Straßenraums innerhalb der Innenstadt für Kunden und Besucher (Stichwort: Einkaufsatmosphäre) sowie die Wohnfunktion beeinträchtigen würde.

Für das Konzept sollten die derzeit im Parkleitsystem ausgewiesene Anzahl der Parkbereiche reduziert werden. Vorstellbar ist die Einteilung in nur noch zwei Bereiche, z. B. Nord und Süd oder Zentrum-Nord und Zentrum-Süd, um dann auf die jeweilige Parkierungsanlage hinzuweisen. Dieses kann zusätzlich noch durch den Einsatz von unterschiedlichen Farben für die beiden Zonen (auch auf den Hinweistafeln an den Zufahrtsstraßen) ausgewiesen werden.

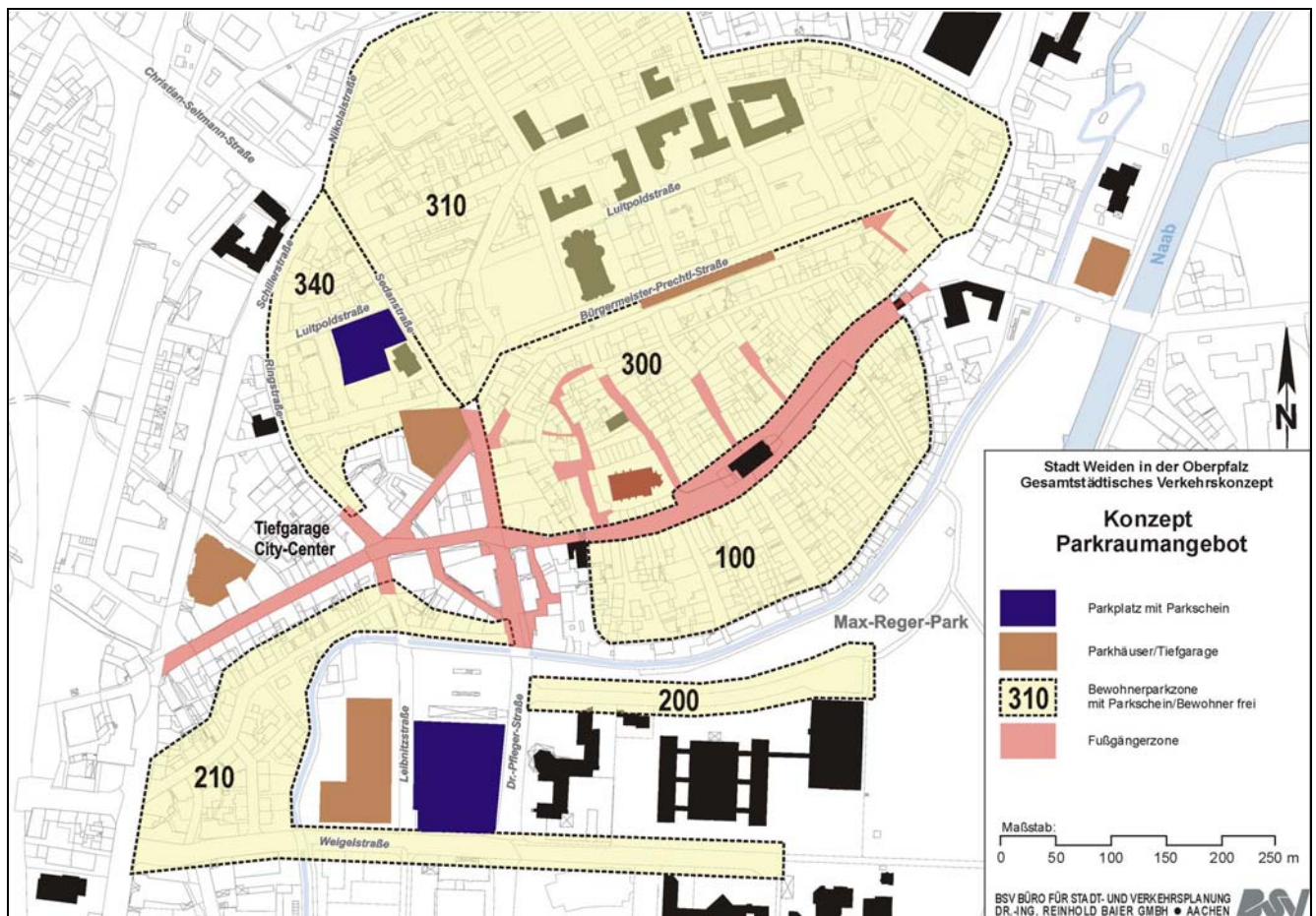
Die Trennlinie der beiden Parkbereiche befindet sich auf Höhe der heutigen Fußgängerzone, so dass die Zielführung für die Fahrzeuge, die aus südlichen Richtungen kommen zu den südlichen Parkierungsanlagen führt und entsprechendes gilt für die nördlichen Richtungen (Bild 56).



**Bild 56: Zielführung Parken unter Berücksichtigung des Innenstadtkonzepts Variante 2**

Zudem sollte für den in Kapitel 3.4.3 untersuchten Bereich eine einheitliche Bewirtschaftungsform gelten. Im Straßenraum kann dazu ein einheitliches Mischungsprinzip zwischen „Parken mit Parkschein“ und „Bewohner mit Parkausweis frei“ vorgesehen werden. Dabei sind die Parkscheintarife auf der Straße teurer als die der Parkieranlagen einzustufen, um so den Straßenraum den Kurzzeitparkern und den Bewohnern bereitzustellen. Die in diesem Zusammenhang heute schon geltende Höchstparkdauer von maximal 2 Stunden unterstützt dieses und sollte auch weiterhin beibehalten werden. Die Bewirtschaftungszeit von Montag bis Samstag von 8:00 bis 18:00 Uhr ist nach den derzeitigen Gesichtspunkten ausreichend.

Bild 57 zeigt die mit Parkschein zu bewirtschaftenden Zonen und die Parkieranlagen für den untersuchten Bereich. Anders als heute werden keine gesonderten Abschnitte für die Bewohner vorgesehen, sondern alle Straßen in der jeweiligen Parkzone. Einzige Ausnahme bilden natürlich die Zonen 100 und 300 im Altstadtbereich, die für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Die Einteilung der Bewohnerparkzonen hält sich an die heutige Situation. Die Umgriffe der Zonen 340 und 310 wurden etwas verändert und eine neue Zone 210 wurde zusätzlich eingeführt.



**Bild 57: Parkraumkonzept Innenstadt**

Des Weiteren sollte eine Anpassung des Parkleitsystems durchgeführt werden. Für Weiden wird ein teildynamisches System mit der Anzeige „frei/besetzt“ vorgeschlagen. Mit dieser Einrichtung werden folgende Ziele verfolgt:

- Bündelung des Parkzielverkehrs auf vorgegebenen Routen
- Reduzierung der Umwegfahrten im Parksuchverkehr und der damit verbundenen Nachteile, insbesondere Lärm- und Abgasemissionen
- Vermeidung von Verkehrsstörungen durch Warteschlangen vor ausgelasteten Parkieranlagen

Die Weidener Bewohner sind über die Neuerungen z. B. in der Tagespresse und auch über den Internetauftritt der Stadt zu informieren. Dieser bietet dann auch Besuchern der Stadt einen Überblick.

#### 4.8 Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr

Das Busliniennetz in Weiden mit den Stadt- und Überlandbussen bedarf nach erster Einschätzung keiner Ergänzung von weiteren Buslinien oder Taktverdichtungen. Liniennetzergänzungen könnten z. B. bei Entwicklungen von weiteren Wohngebieten notwendig werden.

Sofern die Errichtung einer neuen Haltestelle notwendig wird, sollte diese – sofern die Verkehrsbelastungen dies zulassen - am Fahrbahnrand vorgesehen werden. Die Grundausstattung aller Haltestellen sollte in der Regel aus

- Haltestellenbezeichnung,
- gut lesbarem Fahrplan,
- transparentem Unterstand mit ausreichend Wind- und Nässe-schutz,
- Müllbehälter und
- Sitzgelegenheiten

bestehen und gut ausgeleuchtet und barrierefrei sein. Diese Ausstattung ist derzeit noch nicht an allen Haltestellen vorhanden. Ein gesamtstädtisch einheitliches Erscheinungsbild ist anzustreben. Im Außerortsbereich sind, wo dies bisher noch nicht vorhanden ist, befestigte Warteflächen und Zuwegungen zu empfehlen. Somit lässt sich neben der Sicherheit auch die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung steigern.

Im Zuge der Beteiligung wurden einige Anmerkungen zum Busverkehr und den Haltestellen eingebracht. Weiterzuverfolgen ist in diesem Zusammenhang die Einrichtung einer Bushaltestelle auf der Sebastianstraße. Hintergrund ist hier zum einen der Zugang zum Klinikum, zum anderen die direktere Andienung des Gymnasiums.

Die Nachfrage des Bau- und Planungsausschuss über die Möglichkeit einer Bushaltestelle in der Sedanstraße 13 (Volkshochschule) in Form eines Buskaps bedarf einiger Hinweise zur Umsetzung. Grundsätzlich erscheint für die Buslinien in Richtung Mooslohe und Rehbühl eine zusätzliche Haltestelle vor dem Hintergrund der geplanten Einzelhandelserweiterung in diesem Bereich sinnvoll. Nach Angaben der Richtlinien wie RASt und HBS ist die Anlage der Bushaltestelle am Fahrbahnrand auf Grund der Takte und der Verkehrsbelastung zunächst unbedenklich einrichtbar. In Richtung ZOB wird es sich dabei um eine Ausstiegshaltestelle handeln, das bedeutet der Bus hält nur kurz und Warteflächen fallen eher gering aus. Für die Gegenrichtung vom ZOB kommend ist bei einer Einstiegshaltestelle zum einen von einer etwas längeren Standzeit des Busses auszugehen und zum anderen ausreichend Wartefläche für die Fahrgäste vorzusehen. Diese Punkte sprechen dafür, nur die Haltestelle in Richtung Innenstadt an der Volkshochschule anzulegen. Die Haltestelle der stadtauswärtsführenden Busse sollte hingegen südlich der Bürgermeister-Prechtel-Straße errichtet werden. Dies ist im Zusammenhang mit der Umsetzung der Innenstadtvariante 2 zu empfehlen und gestalterisch in den „Platzbereich Danner-Eck“ aufzunehmen. Somit können kurze, verkehrsarme Wege zur Haltestelle und ausreichend Warteflächen zur Verfügung gestellt werden.

Die Bushaltestellen auf dem Bahnhofsvorplatz und auf der Bahnhofstraße sollten im Rahmen der dortigen Umgestaltung attraktiver gestaltet und organisiert werden. Für Ortsunkundige, die aus dem Bahnhof kommen, wird nicht sofort ersichtlich, von wo sie in welche Richtung weiterfahren können. Hier ist neben der Aufwertung der Wartebereiche die Ausarbeitung eines Haltestellenlageplanes notwendig.

## **5 Leitlinien zur Verkehrsentwicklung**

### **5.1 Leitlinien zum Radverkehr (LR)**

#### **Netzplanung**

- LR 1 Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen gesichert als auch das Radverkehrsnetz in verkehrsrühigen Straßen und auf Routen abseits von Straßen weiterentwickelt werden.
- LR 2 Die Routen des Schülerradverkehrs zu weiterführenden Schulen bzw. des Studentenradverkehrs zur Hochschule sollen neben den Routen zur Innenstadt vorrangig behandelt werden.
- LR 3 Das Alltags-Radverkehrsnetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwege- und Radwanderwegenetz angeschlossen werden.

#### **Führung an Hauptverkehrsstraßen**

- LR 4 Eine fahrbahnnahe Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen wird für Weiden bevorzugt. Gemeinsame Geh- und Radwege sollen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken realisiert werden, wenn eine getrennte Führung ausgeschlossen werden muss.
- LR 5 An signalisierten Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen werden die nicht abgesetzte Radfahrerfurt und das direkte Linksabbiegen bevorzugt. In untergeordneten Zufahrten von signalisierten Knotenpunkten sollen nach Möglichkeit aufgeweitete Aufstellbereiche für Radfahrer angelegt werden.

#### **Führung im Erschließungsstraßennetz**

- LR 6 In Erschließungsstraßen mit besonderer Netzbedeutung für den Radverkehr soll die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden. Sackgassen sollen durchlässig gehalten und Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung frei gegeben werden. In Tempo 30-Zonen können Radverkehrsanlagen generell entfallen.

## Ausbaustandard

- LR 7 Radverkehrsanlagen sollen nach einem sicheren und funktionsgerechten Ausbaustandard hinsichtlich Breite, Oberfläche, Linienführung und Kontinuität ausgeführt werden. Breiten werden durch die StVO und das zugrunde liegende Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wie RASt und ERA vorgegeben. Mindestbreiten sollen bei Radverkehrsanlagen möglichst vermieden werden.

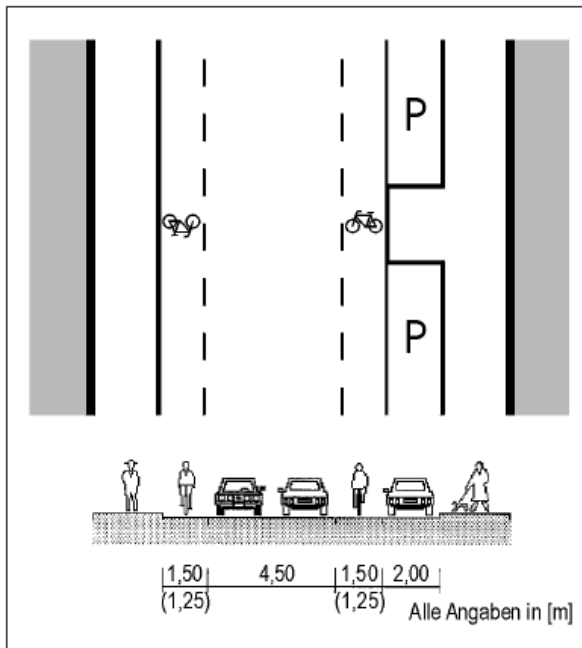


Bild 71: Beispiel für die Abmessungen von Schutzstreifen

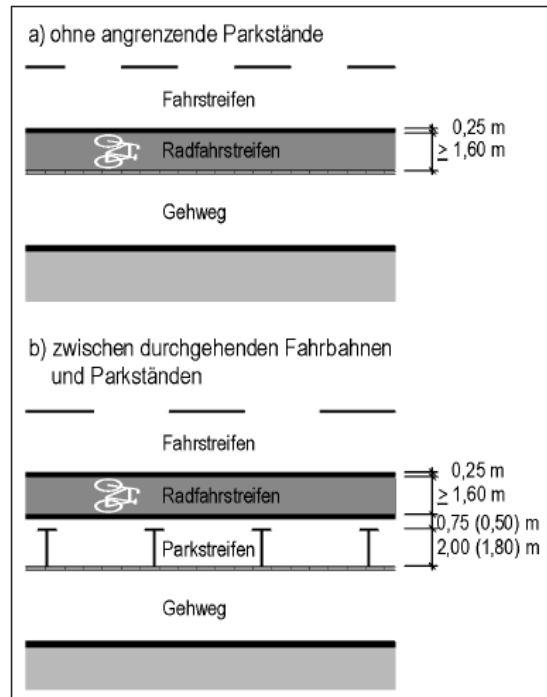


Bild 72: Beispiele für Abmessungen von Radfahrstreifen und von angrenzenden Verkehrsräumen

Tabelle 27: Gemeinsame Geh- und Radwege

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde*)	Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
70 (Fg+R)/h	≥ 2,50 m – 3,00 m
100 (Fg+R)/h	≥ 3,00 m – 4,00 m
150 (Fg+R)/h	≥ 4,00 m

\*) Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten

Tabelle 28: Straßenbegleitende Radwege

Radweg	Regelbreite	Sicherheitstrennstreifen
Einrichtungsradweg	2,00 m (1,60 m) <sup>*)</sup>	0,75 m (0,50 m <sup>**)</sup> ) bei angrenzender Fahrbahn oder angrenzen dem Längsparken, 1,10 m bei Senkrecht- und Schrägparkständen <sup>***)</sup>
Zweirichtungsradweg	2,50 m (2,00 m) <sup>*)</sup>	0,75 m

\*) bei geringer Radverkehrsbelastung

\*\*) bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen, Klammerwerte bei geringer Radverkehrsbelastung

\*\*\*) Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden

## Bild 58: Anforderungen an die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Quelle: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (Auszüge)

## Wegweisung, Information

- LR 8 Eine alltags- und freizeittaugliche Radwegweisung (weitestgehend schon vorhanden) sowie Übersichtspläne sind ein hilfreicher Bestandteil des Netzangebotes.

## **Fahrradabstellanlagen**

- LR 9 An wichtigen Zielen im Stadtgebiet (Bahnhof, Fußgängerzone, öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen etc.) sollen diebstahlsichere, möglichst witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Dabei ist der Bedarf anhand der abgestellten Fahrräder regelmäßig zu überprüfen und ggf. durch Ergänzung der Anlagen fortzuschreiben.
- LR 10 Öffentliche Arbeitgeber sollen in einer Vorbildfunktion durch geeignete Angebote (Abstellanlagen, Dienstfahrräder, finanzielle Anreize etc.) den Radverkehr fördern. Dazu gehören auch öffentliche Werbekampagnen für das Fahrradfahren im Alltag.

## **5.2 Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF)**

### **Netzplanung**

- LF 1 Das Fußwegenetz soll so weiterentwickelt werden, dass es sowohl der sicheren und bequemen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfeldes dient als auch attraktive, gesicherte und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen schafft. Bereiche mit Aufenthaltsfunktion sollen bei der Netzplanung besonders berücksichtigt werden.
- LF 2 Das Alltagsfußwegenetz soll dabei durch attraktive Verbindungen an das Freizeitwegenetz angeschlossen werden. Besondere Bedeutung hat der Zugang zu Bereichen mit Naherholungsfunktion.

### **Ausbaustandard**

- LF 3 Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten die in der RASSt empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten (Bild 59). Reine Freizeitwege sollen dem erwartbaren Aufkommen angepasst und entsprechend der naturräumlichen Lage gestaltet werden.
- LF 4 Zur fußgängergerechten Gestaltung des Wegenetzes gehören abwechslungsreich gestaltete Straßenräume und Aufenthaltsflächen.
- LF 5 Bei der Gestaltung der Fußwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit angemessen zu berücksichtigen.
- LF 6 Als „Weidener Standard“ zur Sicherung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen sollen Mittelinseln konsequent genutzt werden. Lichtsignalanlagen sollen fußgängerfreundliche Schaltungen erhalten.

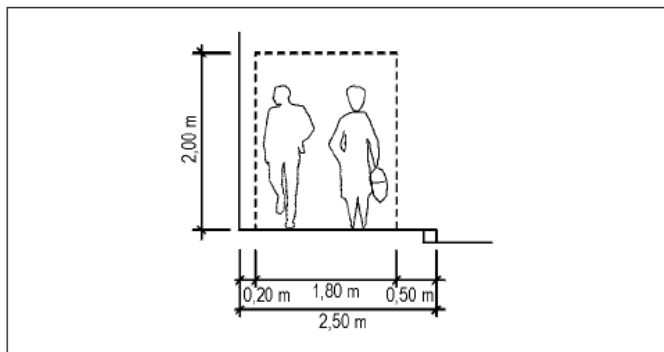


Bild 70: Regelbreite eines Seitenraums

Tabelle 25: Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf im Seitenraum auf Grund besonderer Anforderungen

Anforderungen im Seitenraum	Raumbedarf
Flächen für Kinderspiel	$\geq 2,00$ m
Verweilflächen vor Schaufenstern	$\geq 1,00$ m
Grünstreifen ohne Bäume	$\geq 1,00$ m
Grünstreifen mit Bäumen	$\geq 2,00$ m – 2,50 m
Ruhebänke	$\geq 1,00$ m
Warteflächen an Haltestellen	$\geq 2,50$ m
Auslagen und Vitrinen	1,50 m
Stellflächen für Zweiräder Aufstellwinkel 100 gon	2,00 m
Aufstellwinkel 50 gon	1,50 m
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,70 m

Bild 59: Anforderungen an die Dimensionierung des Seitenraumes

Quelle: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 (Auszug)

### Wegweisung, Information

- LF 7 Eine fußwegbezogene Wegweisung („Fußgänger-Leitsystem“) sowie Übersichtspläne sind ein hilfreicher Bestandteil des Netzangebotes, vor allem für Touristen.
- LF 8 Ein positives Fußgängerklima muss durch regelmäßige Fußgängeraktionen und spezielle Serviceangebote für Fußgänger entwickelt und gepflegt werden. Dabei sollen die Aspekte Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden im Vordergrund stehen.

## 5.3 Leitlinien zum Öffentlichen Personennahverkehr (LÖ)

### Angebotsplanung

- LÖ 1 Das Linien- und Fahrtenangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist am Markt, d. h. an der potenziellen, nicht nur der heute vorhandenen Nachfrage, zu orientieren und erfolgsorientiert zu vermarkten. Dabei sollen die verschiedenen Teilangebote (Bahn, Überlandbus, Stadtbuss, ggf. auch flexible Angebote) zeitlich und räumlich optimal aufeinander abgestimmt werden.
- LÖ 2 Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollen möglichst zeitnah vom ÖPNV erschlossen werden, um den Bewohnern bzw.

Beschäftigten möglichst frühzeitig eine Alternative zum Pkw zu bieten.

### **Systemstandards**

- LÖ 3 Der Zugang zu den Haltestellen soll grundsätzlich innerorts 300 m Luftlinie (5 Minuten Fußweg) und außerorts 500 m Luftlinie nicht überschreiten. Der Grundtakt in der Hauptverkehrszeit soll im Stadtlinienverkehr bei 30 Minuten oder weniger liegen. Ein koordinierter Taktverkehr ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen“ zu garantieren, auch zwischen Bus und Bahn.
- LÖ 4 Wo Buslinien die Verkehrsflächen mit dem motorisierten Individualverkehr teilen, ist der Vorrang des öffentlichen Verkehrs soweit möglich durchzusetzen.
- LÖ 5 Im Gegensatz zum Stadtverkehr werden im Überlandverkehr größere Reiseweiten zurückgelegt. Aus diesem Grund sind im Überlandverkehr die Reisegeschwindigkeit und das schlanke Umsteigen vorrangig zu optimieren.
- LÖ 6 Der ÖPNV soll im Straßenraum präsent sein. Dazu gehört ein modernen Ansprüchen und technischen Standards genügender Fahrzeugpark ebenso wie eine repräsentative, komfortable, den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechende Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen, die in der Regel am Fahrbahnrand ausgebildet werden sollen.
- LÖ 7 Werbe- und Servicemaßnahmen der ÖPNV-Betreiber für ihre Kunden im Stadtgebiet sollen von kommunaler Seite gezielt angeregt und unterstützt werden. Dazu zählt auch die organisatorische Unterstützung von Angeboten zur Mobilitätsberatung.

## **5.4 Leitlinien zum Motorisierten Individualverkehr (LM)**

### **Geschwindigkeitsniveau**

- LM 1 Zur Verringerung der Umweltbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau anzustreben bzw. durch flankierende Maßnahmen und konsequente Überwachung zu unterstützen.
- LM 2 Ein klar strukturiertes Geschwindigkeitskonzept sieht für angebaute Hauptverkehrsstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und im Erschließungsstraßennetz konsequent Tempo 30-Zonen vor.

### **Straßennetzplanung, Ausbaustandard und Dimensionierung**

- LM 3 Ausbaustandard und Gestaltung von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen sind an die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen zu orientieren und hinsichtlich der Umweltbeeinträchtigung so schonend als möglich zu wählen. Die Regelmaße der RASt sind dabei für die Fahrbahnbreiten einzuhalten.
- LM 4 Bei Einsatz von Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen ist die Kernfahrbahnbreite mit mindestens 4,50 m zu wählen.

- LM 5 Beim Neu- oder Umbau von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen ist die Wahl der Knotenpunktart unter Berücksichtigung des Kontinuitätskriterium oder der anzustrebenden Funktion (wie den Kreisverkehr als Ortseingangselement) zu wählen.
- LM 6 Die Verkehrssicherheit soll gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit im MIV den absoluten Vorrang haben. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll zum Schutz des Menschen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen.

### **Parkraummanagement**

- LM 7 Ein Gesamtstädtisches Parkraummanagement ist ein wesentlicher Faktor zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund.
- LM 8 Ein Parkraummanagement beinhaltet die verträgliche Erschließung von Parkraum.

### **Bewirtschaftung und Betrieb des Parkraums**

- LM 9 In den innerstädtischen Straßenräumen soll durch die flächendeckende, einheitliche Bewirtschaftung der qualifizierten Nachfrage eine erhöhte Parkchance eröffnet und zugleich eine stadtverträgliche und wirtschaftliche Nutzung des vorhandenen Stellplatzangebotes erreicht werden.

### **Parkleitsystem**

- LM 10 Ein leicht begreifbares Parkleitsystem ist ein sinnvoller Bestandteil des gesamtstädtischen Parkraummanagements. Es soll Innenstadtbesucher auf kurzen Wegen im Hauptverkehrsstraßennetz zu den zentralen öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten führen und dadurch Parksuchverkehr, insbesondere in sensiblen Bereichen der Innenstadt und der angrenzenden Wohngebiete, vermeiden helfen.

### **Parküberwachung und Aufklärung**

- LM 11 Wichtiger Bestandteil des Parkraummanagements ist ein Überwachungskonzept.
- LM 12 Durch begleitende Informations- und Aufklärungsarbeit soll die Akzeptanz von Parkraummanagement gesteigert werden.

## 6 Auswirkungen der Konzepte

### 6.1 Verkehrsverlagerungen im Straßennetz

Die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen nach der Umsetzung des Innenstadtkonzepts Variante 2, der Erweiterung des Einzelhandels in der Weidener Innenstadt und den neuen Parkrouten werden nachfolgend erläutert.

Aufbauend auf den Zählergebnissen der Analyse wurde eine Handumlegung durchgeführt. Dafür wurden Annahmen für die Verkehrsverlagerungseffekte aufgrund der Netzeingriffe und der neuen Zielführung Parken getroffen und diese dann auf das umgebende Straßennetz umgesetzt. Hier muss darauf hingewiesen werden, dass diese Verkehre nur kleinräumig verteilt werden konnten, d. h. die entfallenden Verkehre wurden über naheliegende Alternativrouten geführt. Daher werden die für die Untersuchung verwendeten Belastungszahlen auf der sicheren Seite liegen, da vor allem die MIV-Netztrennung in der Innenstadt auch weiträumige Verkehrsverlagerungen z. B. über das Tangentenviereck haben wird. Diese Verlagerungen sind jedoch ohne Verkehrsmodell bzw. ohne genaue Kenntnis der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre nicht exakt zu beziffern und wurden deswegen nicht berücksichtigt.

Bild 60 zeigt die Kfz-Knotenstrombelastungen im Konzeptfall für die zu untersuchenden Knotenpunkte zur nachmittäglichen Spitzenstunde<sup>27</sup>. Abgesehen von der Mehrbelastung in der Goethestraße aufgrund der neu geplanten Tiefgarage nimmt vor allem die Belastung auf dem Nord-Süd-Straßenzug Nikolaistraße und Schillerstraße zu. Da davon auszugehen ist das dort auch Durchgangsverkehre fahren, sollte ein langfristiges Ziel sein, diese auf die Tangente bzw. Autobahn zu verdrängen.

<sup>27</sup> Diese Werte sind – ergänzt um Radverkehrswerte - auch die Eingangswerte für die Berechnung der Qualität des Verkehrsablaufs im nachfolgenden Kapitel.

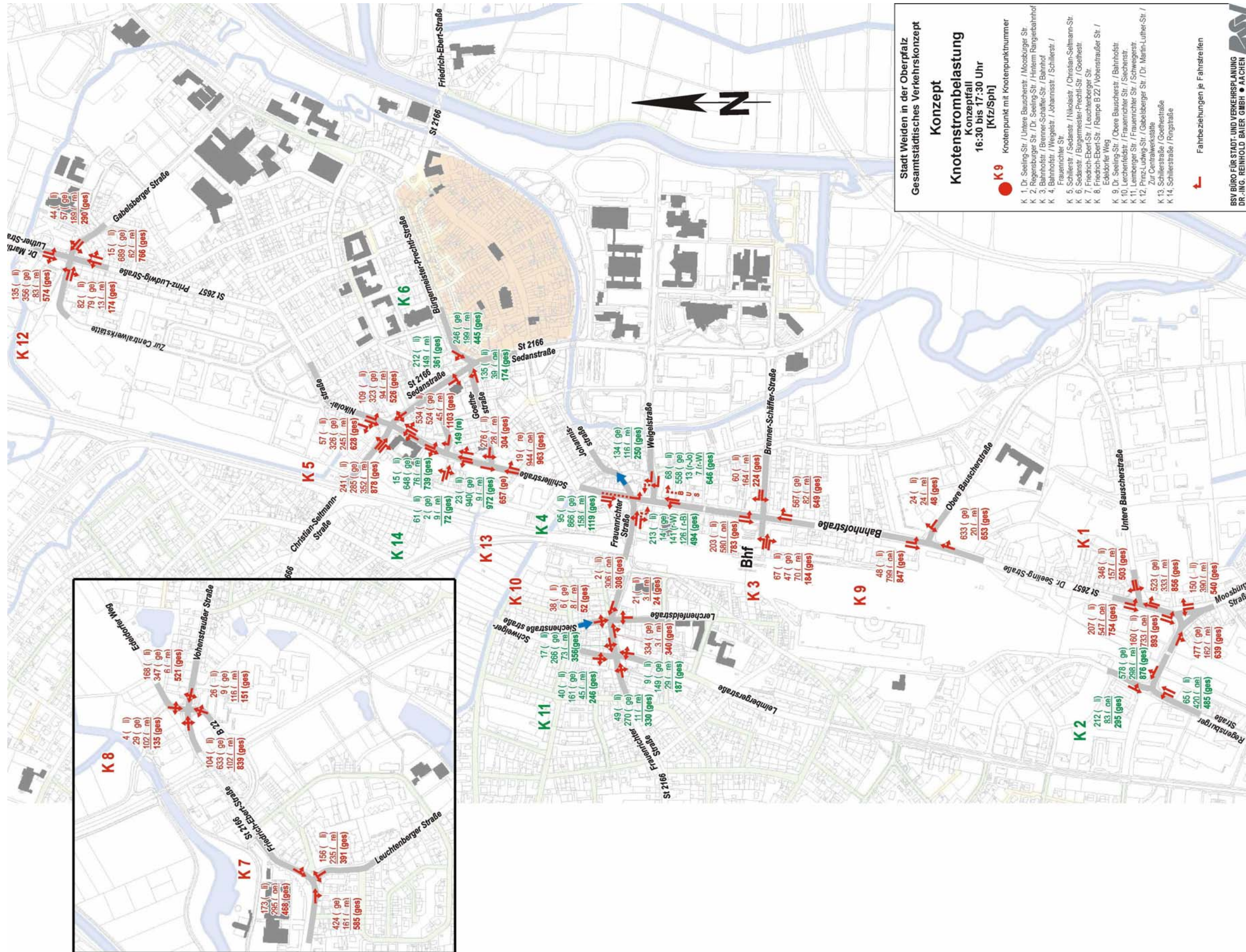


Bild 60: Kfz-Knotenstrombelastungen an den zu untersuchenden Knotenpunkten in der nachmittäglichen Spitzenstunde im Konzeptfall

## 6.2 Auswirkungen auf Knotenpunkte

Dieses Kapitel befasst sich mit den Auswirkungen für den Kraftfahrzeugverkehr an den zu untersuchenden Knotenpunkten nach der Einführung von Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen, der Umsetzung des Innenstadtkonzepts Variante 2 und der Erweiterung des Einzelhandels in der Weidener Innenstadt. Gezeigt werden soll, wie sich die Qualität des Verkehrsablaufs für den Kraftfahrzeugverkehr gegenüber dem Bestand entwickelt.

Die aufgrund der Radverkehrsführung notwendigen Anpassungen an den Knotenpunkten werden anhand von Prinzipskizzen gezeigt. Dargestellt ist die jeweilige Fahrbahnaufteilung der Zufahrten und ggf. die Führung im Knotenpunkt. Die Abbildungen bleiben unvermasst, da es sich nicht um eine Vorplanung handelt.

Für die zu untersuchenden Knotenpunkte wurden auf Basis der neuen Planung die vorhandenen Lichtsignalsteuerungen gemäß den „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)“, Ausgabe 2010, angepasst<sup>28</sup> bzw., wenn nicht vorhanden, neue entwickelt. Für diese Knotenpunkte wurde dann für die nachmittägliche Spitzenstunde<sup>29</sup> die Qualität des Verkehrsablaufs gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS), Ausgabe 2001, Fassung 2005, bewertet. Dabei handelt es sich um eine theoretische Rechnung, die zur Abbildung der Verkehrszustände im Analyse- und Konzeptfall dient.

Als maßgebendes Qualitätskriterium dient dabei die mittlere Wartezeit, die für jeden Verkehrsstrom einzeln erfasst wird und anhand derer die Bestimmung der zugehörigen Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) erfolgt. Für die Gesamtbewertung der Verkehrsqualität eines Knotenpunktes ist die schlechteste Qualität aller auftretenden Verkehrsströme maßgebend. Die notwendigen Berechnungen erfolgten dabei mit dem HBS bzw. mit den Software-Programmen AMPEL 5 und KREISEL 7 der BPS GmbH, Karlsruhe. Bei den signalisierten Knotenpunkten wurde mit Festzeitprogrammen gerechnet.

---

<sup>28</sup> Die Bestands-Signalprogramme wurden von der Firma Siemens zur Verfügung gestellt.

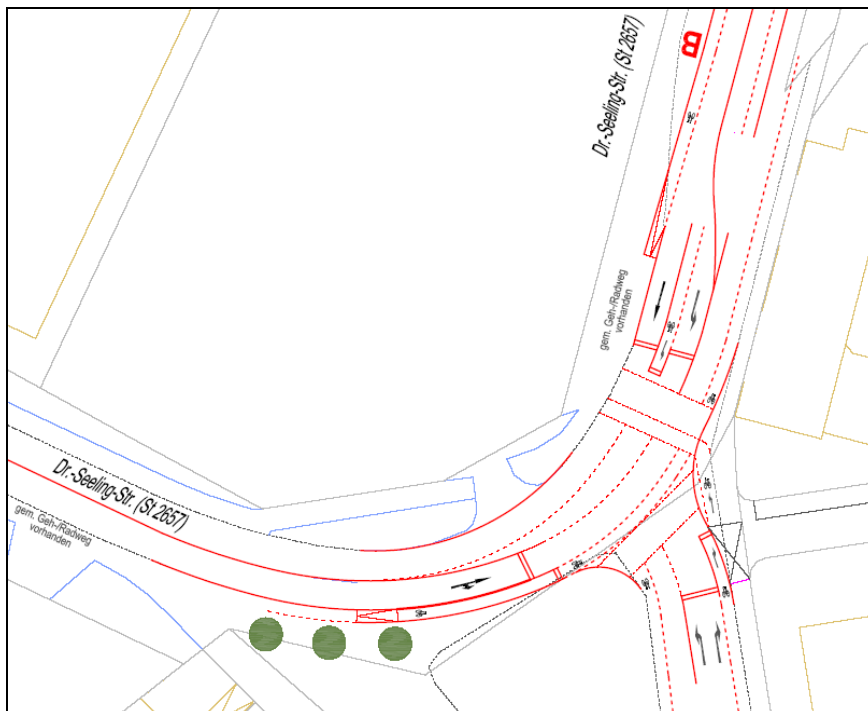
<sup>29</sup> Siehe Fußnote 27.

- Dr.-Seeling-Straße/Moosbürger Straße

Der ehemals vorfahrtgeregelte und zweigeteilte Knotenpunkt wird nun signalisiert, da ein Kreisverkehr u. a. aufgrund der Nähe zum signalisierten Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße nicht in Frage kommt. Der westliche Arm der Moosbürger Straße wird dabei von der Dr.-Seeling-Straße abgebunden. Er dient nur noch der Zufahrt zu den dortigen Häusern. Da der Radverkehr im Zuge der Bahnunterführung im Seitenraum geführt wird und aufgrund der beengten Verhältnisse auch dort bleiben wird, ist das Linksabbiegen für den Radfahrer aus der Moosbürger Straße über die neue Furt der Dr.-Seeling-Straße vorgesehen. Diese bietet weiterhin eine zusätzliche Überquerungsmöglichkeit von der stadtauswärts führenden Bushaltestelle zur Moosbürger Straße.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes mit einer Lichtsignalanlage erreicht dieser im Kraftfahrzeugverkehr die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis C für die einzelnen Verkehrsströme und im Fußgängerverkehr die QSV B und C. Somit kann im Kraftfahrzeugverkehr vor allem der Linkseinbieger in die Dr.-Seeling-Straße von einer QSV F auf ein A verbessert werden.

Aufgrund der geringen Entfernung zu den Knotenpunkten Regensburger Straße/Nikolaus-Otto-Straße und Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße sind die Lichtsignalanlagen der drei Knotenpunkte mit einer Umlaufzeit von 60 Sekunden koordiniert berechnet worden.



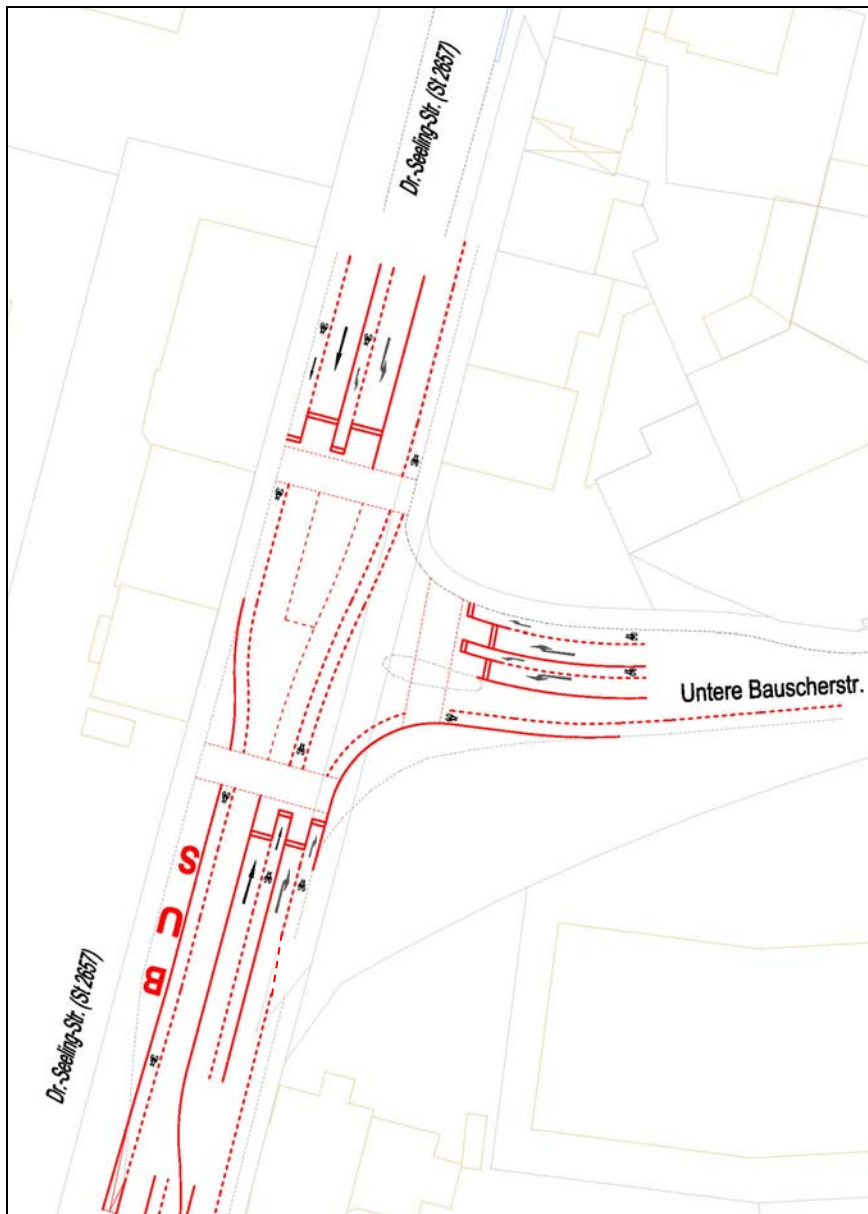
**Bild 61: Prinzipskizze Dr.-Seeling-Straße/Moosbürger Straße**

- Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße

Die Fahrstreifenaufteilung bleibt für den Kraftfahrzeugverkehr wie im Bestand erhalten und wird durch Schutzstreifen für den Radverkehr ergänzt und die Haltlinie jeweils um 3 m vorgezogen.

Für diesen Knotenpunkt können für den Kraftfahrzeugverkehr erneut die QSV von A bis C – wie bereits im Bestand – und somit insgesamt eine befriedigende Qualität des Verkehrsablaufs erreicht werden.

Aufgrund der geringen Entfernung zu den Knotenpunkten Dr.-Seeling-Straße/Mossbürger Straße und Regensburger Straße/Nikolaus-Otto-Straße sind die Lichtsignalanlagen der drei Knotenpunkte mit einer Umlaufzeit von 60 Sekunden koordiniert berechnet worden.



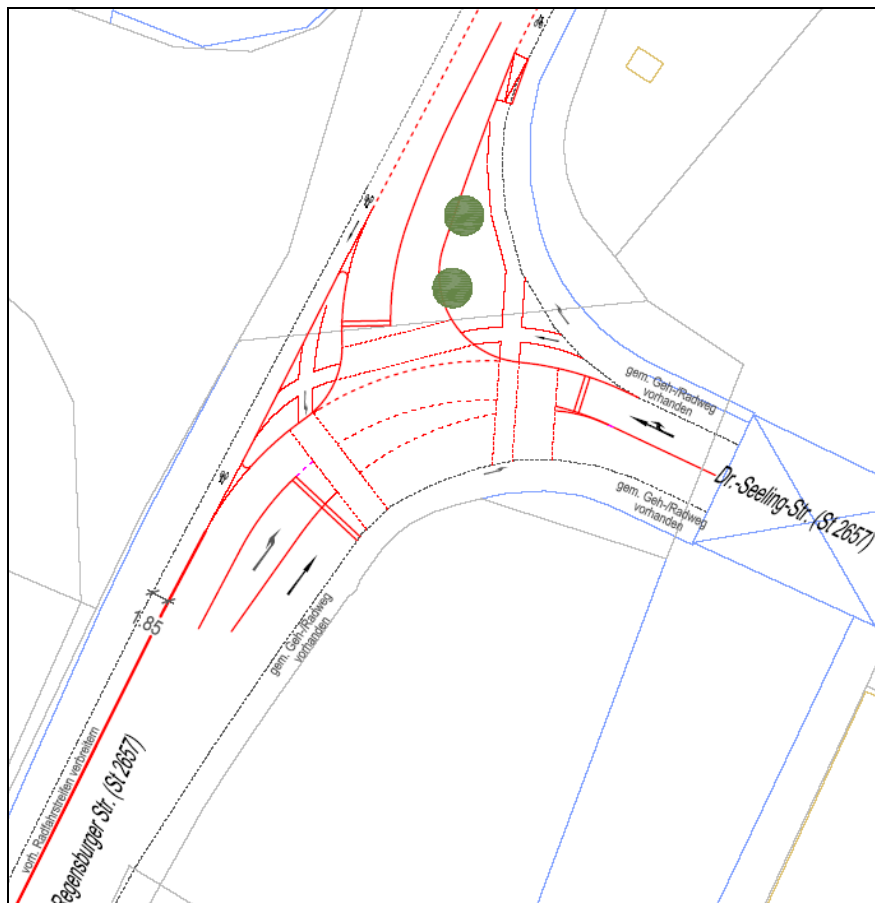
**Bild 62: Prinzipskizze Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße**

- Regensburger Straße/Nikolaus-Otto-Straße

Für die heutige abknickende Vorfahrt wird ebenfalls eine Signalisierung empfohlen. Somit werden gefährliche Situationen durch hohe Geschwindigkeiten, schlechte Einsehbarkeit und fehlender Überquerungshilfen vermindert und zusätzlich die teilweise langen Wartezeiten in der Zufahrt Nikolaus-Otto-Straße minimiert. Aufgrund der topographischen Verhältnisse zum einen und der dichten Knotenpunktabfolge zum anderen entfällt hier die Möglichkeit der Anlage eines Kreisverkehrs.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes und der Errichtung einer Lichtsignalanlage erreicht dieser für die einzelnen Verkehrsströme im Kraftfahrzeugverkehr die QSV A bis C. Dadurch kann vor allem die Zufahrt Nikolaus-Otto-Straße, die im Bestand eine QSV von F hat, deutlich verbessert werden.

Aufgrund der geringen Entfernung zu den Knotenpunkten Dr.-Seeling-Straße/Mossbürger Straße und Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße sind die Lichtsignalanlagen der drei Knotenpunkte mit einer Umlaufzeit von 60 Sekunden koordiniert berechnet worden.

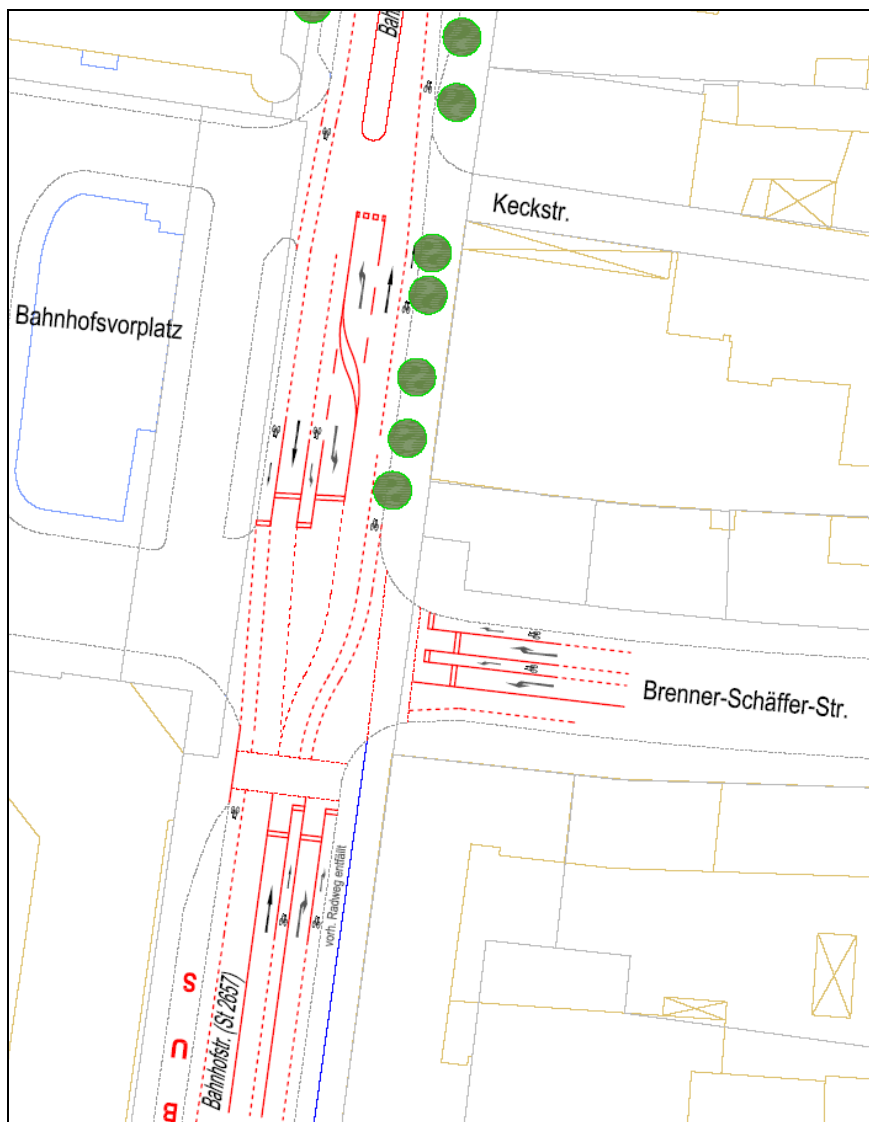


**Bild 63: Prinzipskizze Regensburger Straße/Nikolaus-Otto-Straße**

- Bahnhofsvorplatz/Brenner-Schäffer-Straße/Bahnhofstraße

Die Fahrstreifenaufteilung für den Kraftfahrzeugverkehr bleibt wie im Bestand erhalten. Der Radverkehr erhält in den Zufahrten Bahnhofstraße und Brenner-Schäffer-Straße jeweils einen eigenen Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung. Aufgrund der geringen Kfz-Belastungen in der Zufahrt Bahnhofsvorplatz werden hier keine gesonderten Radverkehrsführungen vorgesehen<sup>30</sup>.

Im Kraftfahrzeugverkehr können im Konzeptfall die QSV von A bis C für die einzelnen Verkehrsströme erreicht werden (Bestand: QSV B und C). Durch Anpassungen im Signalprogramm kann für den Fußgängerverkehr eine Verbesserung von den QSV A, E und F in eine QSV von C und D erzielt werden, was nicht zuletzt für die wichtige Fußgängerbeziehung Bahnhofsvorplatz und Brenner-Schäffer-Straße durchaus positiv ist.



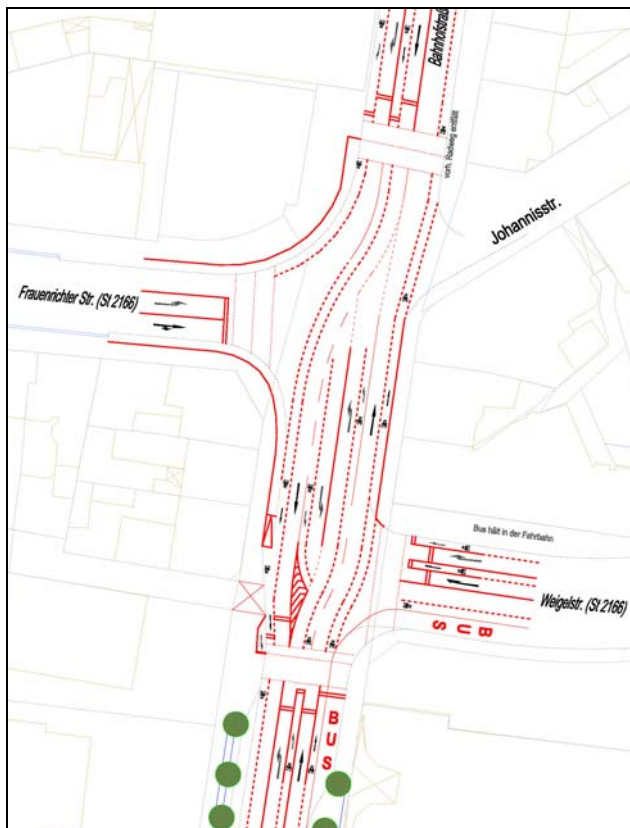
**Bild 64: Prinzipskizze Bahnhofsvorplatz/Brenner-Schäffer-Straße/Bahnhofstraße**

<sup>30</sup> Eine Überarbeitung kann ggf. mit den derzeitigen Umgestaltungsplänen des Bahnhofsvorplatzes einhergehen.

- Bahnhofstraße/Frauenrichter Straße/Weigelstraße

Die Fahrstreifenaufteilung in der Weigelstraße ändert sich von einem Rechtsabbiegestreifen für den Kraftfahrzeugverkehr und einer Busspur in zwei Rechtsabbiegestreifen für den Kraftfahrzeugverkehr. Dabei ist der rechte Fahrstreifen für die weitere Fahrtrichtung Schillerstraße und der linke Fahrstreifen für die Fahrtrichtung Frauenrichter Straße vorgesehen. Die Bushaltestelle kann am nördlichen Fahrbahnrand bleiben. Für das dortige LSA-Programm ist eine signaltechnische Bevorrechtigung der Busse zu prüfen, so dass der Bus bei seinem Halt bis zur Haltlinie vorfahren kann und dann zuerst grün bekommt, um vor dem Kraftfahrzeugverkehr in den Knotenpunkt einfahren zu können. Somit entstehen für den Busverkehr keine Nachteile.

In den Zufahrten der Bahnhofstraße und Weigelstraße erhält der Radfahrer Schutzstreifen in jede Fahrtrichtung. Die Haltlinie ist jeweils um 3,00 m vor die des Kraftfahrzeugverkehrs gezogen, um in das Sichtfeld dieser zu gelangen. Die Frauenrichter Straße lässt eine Radverkehrsführung in der Fahrbahn aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite und durch die Unterführung nicht zu. Der Radfahrer in der Zufahrt bleibt als Rechtsabbieger auf dem Radweg und wird in der Bahnhofstraße dann auf einen Schutzstreifen geführt. Zum Linksabbiegen in die Weigelstraße ist eine indirekte Führung vorgesehen. Von der Frauenrichter Straße in Richtung Schillerstraße ist das Überqueren dann weiterhin über die Furten angedacht. Die in die Frauenrichter Straße einbiegenden Radfahrer werden direkt in den Seitenraum auf den vorhandenen Radweg geführt.



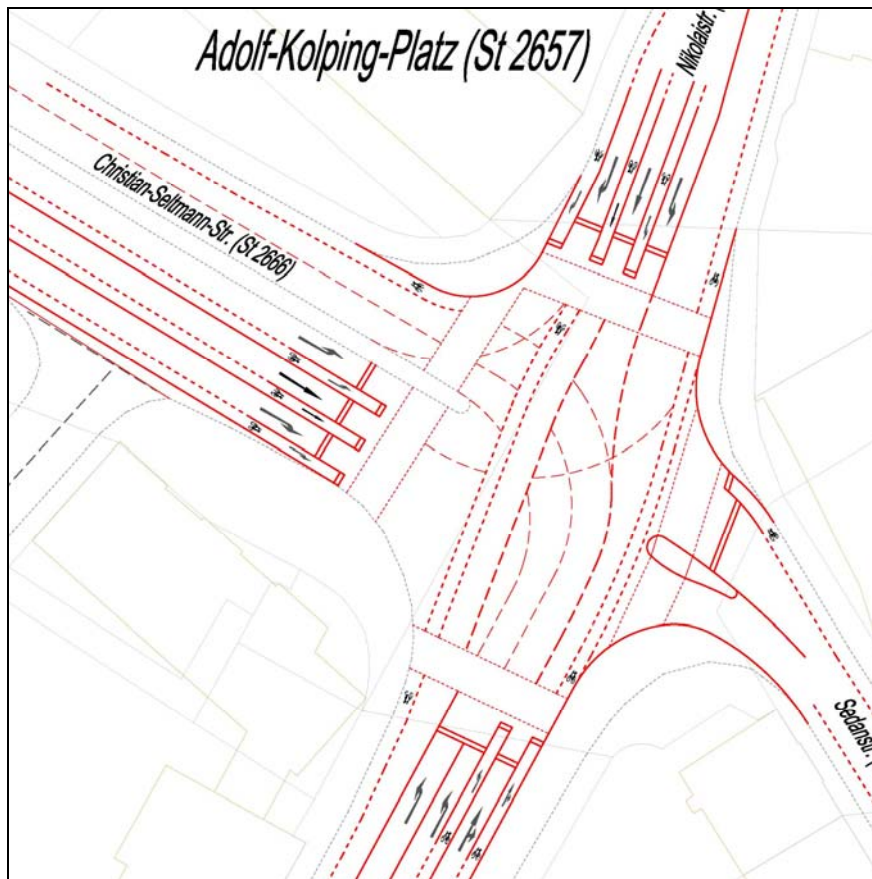
**Bild 65: Prinzipskizze Bahnhofstraße/Frauenrichter Straße/Weigelstraße**

Durch die geänderten Verkehrsbelastungen und mögliche Anpassung des Signalzeitenplanes an die neuen Rahmenbedingungen

erreicht der Knotenpunkt im Kraftfahrzeugverkehr die QSV A, C und D für die einzelnen Verkehrsströme. Somit kann die Verkehrsqualität der Zufahrt Weigelstraße und der Linksabbieger aus der Frauenrichter Straße, die im Bestand beide eine QSV von F haben, nun für den Kraftfahrzeugverkehr sogar verbessert werden.

- Adolf-Kolping-Platz

Die Fahrstreifenaufteilung in der Christian-Seltmann-Straße ändert sich von vier Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr in drei Fahrstreifen. Dabei erhält der Linksabbieger in Richtung Nikolaistraße nur noch einen Fahrstreifen. Der Radverkehr erhält in dieser Zufahrt jeweils einen eigenen Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung. Durch den Wegfall der Mittelinsel und eines Fahrstreifens in der Ausfahrt Nikolaistraße ist die Anlage eines Linksabbiegestreifens in Fahrtrichtung Sedanstraße und für den Radverkehr jeweils einen Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung möglich. In der Zufahrt Schillerstraße wird durch die Zusammenlegung des Geradeaus-/Rechtsfahrstreifens Platz für Schutzstreifen für alle Fahrtrichtungen geschaffen.



**Bild 66: Prinzipskizze Adolf-Kolping-Platz**

Durch die geänderten Verkehrsbelastungen und mögliche Anpassung des Signalzeitenplanes an die neuen Rahmenbedingungen erreicht der Knotenpunkt im Kraftfahrzeugverkehr die QSV B bis D und für die Sedanstraße F. Die Zufahrt Sedanstraße war neben der Zufahrt Nikolaistraße bereits im Bestand F. Die Zufahrt Nikolaistraße wurde auf ein QSV von C bzw. D verbessert, in der Sedanstraße liefern die Berechnungen in der Analyse eine deutliche

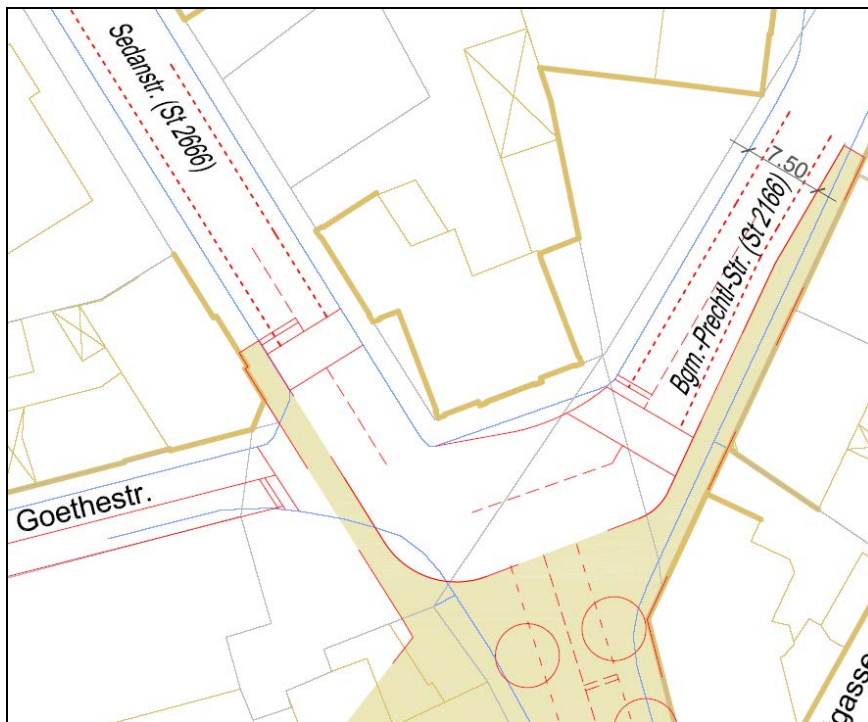
Überlastung der Zufahrt, im Konzeptfall ist diese rechnerisch nur noch gering überlastet.

Zudem kann an allen Fußgängerfurten eine QSV von D erreicht werden (Bestand: QSV D und E).

- **Bürgermeister-Prechtl-Straße/Goethestraße/Sedanstraße**

Mit Umsetzung des Innenstadtkonzepts (Fußgängerzone) ist die südliche Sedanstraße für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt; für Busse, Taxen, Radfahrer und Lieferverkehre aber weiterhin befahrbar. Die Öffnung der Goethestraße im Beidrichtungsverkehr und der notwendige Platzbedarf für die Kurvenfahrten der Sattelzüge erfordert weiterhin einen großflächigen Knotenpunktbereich.

Durch die geänderte Verkehrsführung und Anpassung des Signalzeitenplanes an die neuen Rahmenbedingungen erreicht der Knotenpunkt für alle Zufahrten im Kraftfahrzeugverkehr eine QSV von B. Im Gegensatz zum Bestand verschlechtert sich damit die Zufahrt Sedanstraße Nord von der QSV A auf die QSV B.

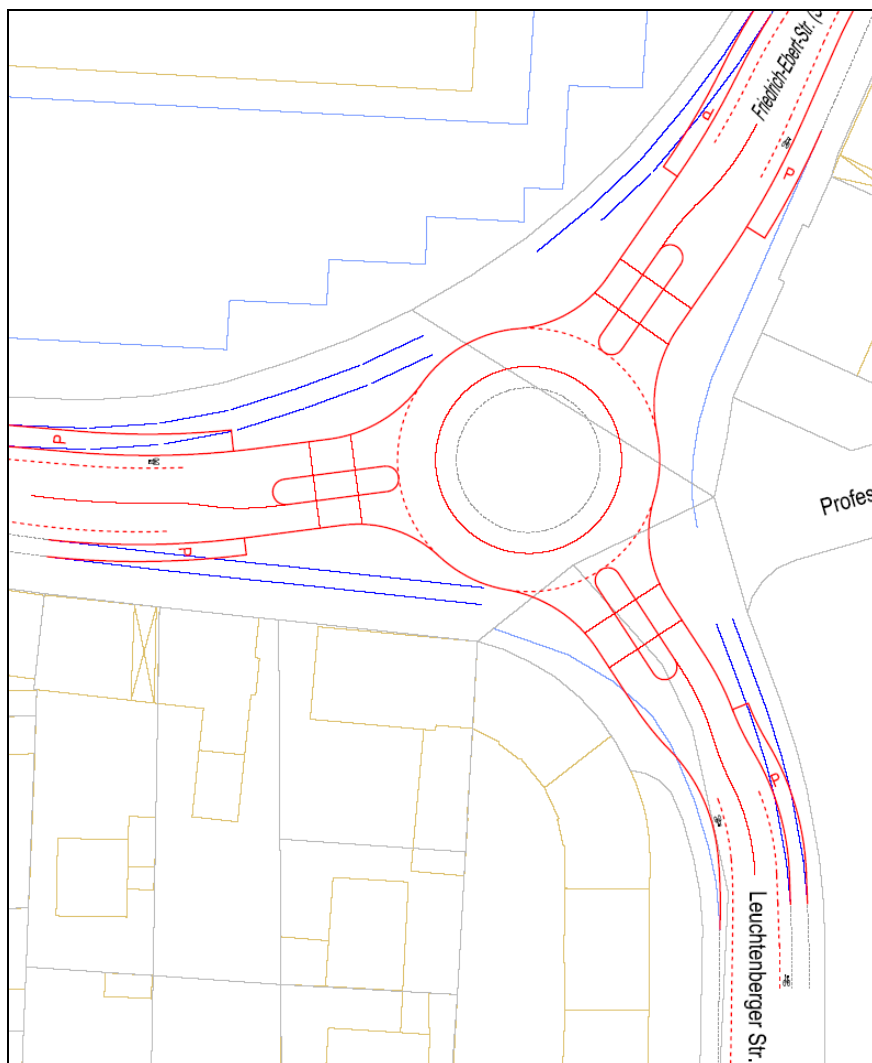


**Bild 67: Prinzipskizze Bürgermeister-Prechtl-Straße/Goethestraße/Sedanstraße**

- Friedrich-Ebert-Straße/Leuchtenberger Straße

Die heutige Verkehrsführung an dieser Einmündung gleicht im ersten Moment einem Kreisverkehr und nimmt eine riesige Asphaltfläche in Anspruch. Durch die anliegenden Geschäfte und die Schule und dem damit verbundenen Überquerungsbedarf und den Aufenthaltsfunktionen sollte hier ein Kreisverkehr geplant werden. Die heutige „Insel“ wird so belassen. Die Zufahrten werden von ihrer Breite reduziert und mit Fahrbahnteilern versehen, so dass gleichzeitig an jeder Zufahrt auch eine Überquerungsmöglichkeit besteht. Die Umplanung sollte nicht nur durch Ummarkierung, sondern auch baulich durchgeführt werden.

Durch die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes erreicht der Knotenpunkt für alle Zufahrten eine QSV von A. Damit verbessert sich die Zufahrt Leuchtenberger Straße, die im Bestand die QSV F hat, deutlich.

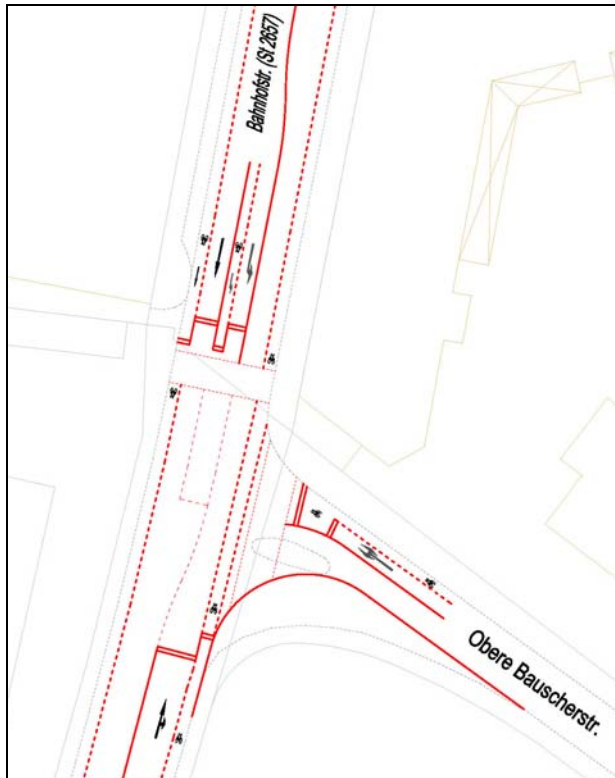


**Bild 68: Prinzipskizze Friedrich-Ebert-Straße/Leuchtenberger Straße**



gen Fahrbahnbreiten auch noch ein Linksabbiegestreifen auf der Dr.-Seeling-Straße hinzukommen.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes und der Errichtung einer Lichtsignalanlage erreicht dieser für den Kraftfahrzeugverkehr die QSV A und B und verbessert somit die Verkehrsqualität der ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehre der Oberen Bauscherstraße (Bestand: QSV E).



**Bild 70: Prinzipskizze Bahnhofstraße/Obere Bauscherstraße/Dr.-Seeling-Straße<sup>31</sup>**

- Frauenrichter Straße/Lerchenfeldstraße/Siechenstraße

Die Umgestaltung dieses Knotenpunktes wurde bereits in dem Kapitel 4.1 im Zuge des Anwendungsbeispiels Radverkehr für die Frauenrichter Straße beschrieben und dargestellt (siehe Bild 44).

Durch die geänderte Verkehrsführung und Anpassung des Signalzeitenplanes an die neuen Rahmenbedingungen erreicht der Knotenpunkt im Kraftfahrzeugverkehr die QSV A und B (Bestand: QSV A bis C). Im Fußgängerverkehr können die QSV E und F im Bestand auf eine QSV D an allen Furten verbessert werden.

- Frauenrichter Straße/Leimbergerstraße/Schweigerstraße

Auch dieser Knotenpunkt wurde bereits im Kapitel 4.1 beschrieben und dargestellt (siehe Bild 43).

Im Kraftfahrzeugverkehr können an diesem Knotenpunkt die QSV A bis C für die einzelnen Verkehrsströme erreicht werden (Be-

<sup>31</sup> Zur Vereinheitlichung sind auch in der Dr.-Seeling-Straße Schutzstreifen dargestellt. Der derzeit existierende Radfahrstreifen kann erst einmal bleiben.

stand: QSV A bis C). Im Fußgängerverkehr kann die QSV F im Bestand auf eine QSV D an allen Furten verbessert werden.

- Rotkreuzplatz

Die Fahrstreifenaufteilung für den Kraftfahrzeugverkehr wird in der Zufahrt Gabelsbergerstraße und in der Ausfahrt der Dr.-Martin-Luther-Straße geändert. In letzterer können durch die Anlage des Schutzstreifens keine 2 vollständigen Fahrstreifen erhalten bleiben und es wird ein überbreiter Fahrstreifen vorgesehen.

Durch die geänderte Verkehrsbelastung und Anpassung des Signalzeitenplanes an die neuen Rahmenbedingungen erreicht der Knotenpunkt im Kraftfahrzeugverkehr die QSV von A bis C und im Fußgängerverkehr an allen Furten die QSV D. Gegenüber dem Bestand ist eine Verbesserung des Linkseinbieger in die Dr.-Martin-Luther-Straße von QSV E auf QSV C zu verzeichnen.

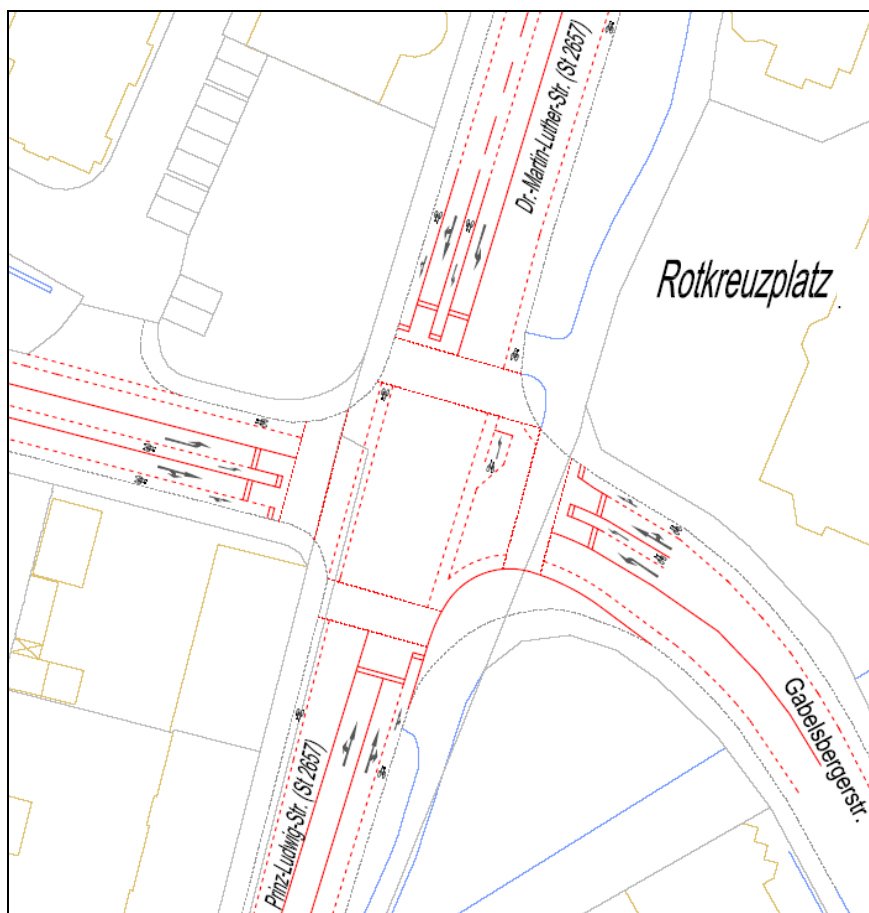


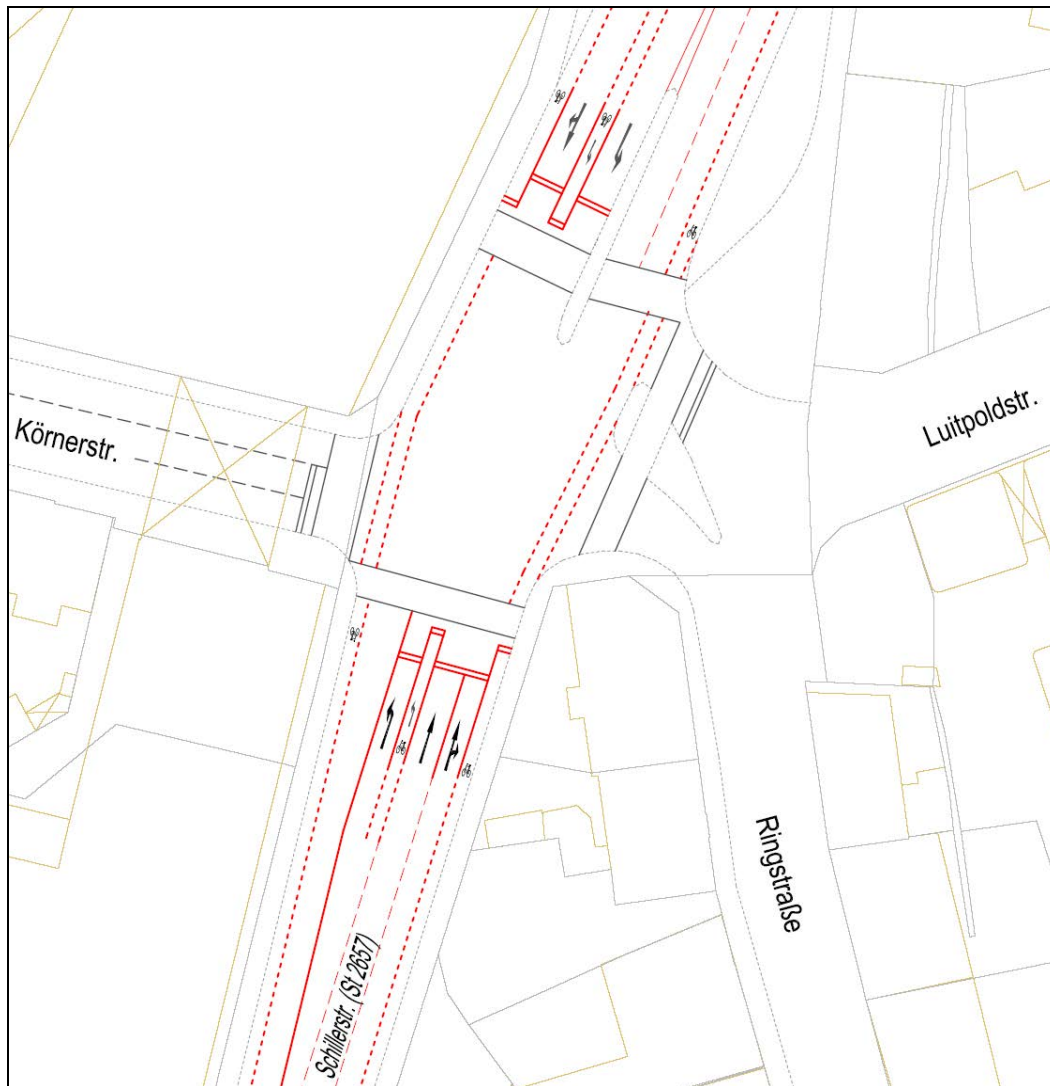
Bild 71: Prinzipskizze Rotkreuzplatz<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Die Anlage von Schutzstreifen in der Straße Zur Centralwerkstätte ist ein Vorschlag, hier wäre auch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone denkbar.

- Schillerstraße/Körnerstraße/Ringstraße

Die Fahrstreifenaufteilung für den Kraftfahrzeugverkehr in der Zufahrt Schillerstraße Nord reduziert sich von 3 auf 2 Fahrstreifen.

Durch die Änderungen und die Anpassung des Signalzeitenplanes an die neuen Rahmenbedingungen erreicht der Knotenpunkt im Kraftfahrzeugverkehr die QSV von A bis D und im Fußgängerverkehr die QSV von A bis E. Im Vergleich zu der Qualität des Verkehrsablaufs im Kraftfahrzeugverkehr ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem Bestand, im Fußgängerverkehr verbessern sich die QSV der Furten auf der Schillerstraße.



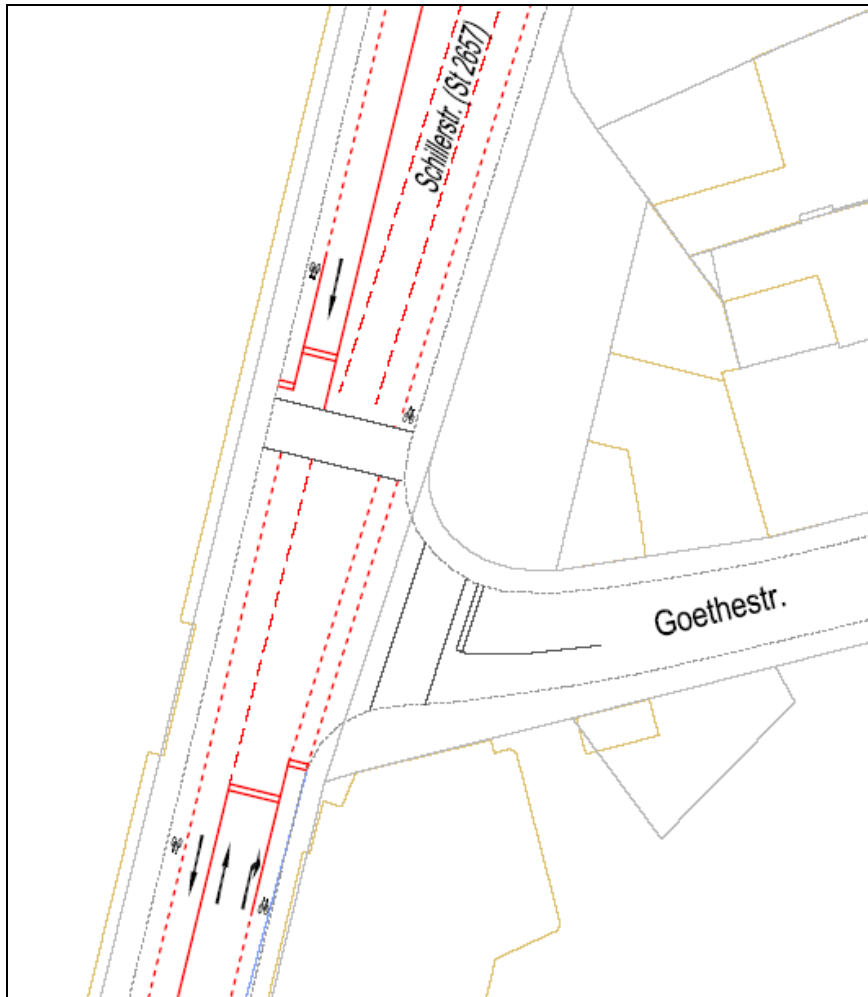
**Bild 72: Prinzipskizze Schillerstraße/Körnerstraße/Ringstraße**

- Schillerstraße/Goethestraße

Die Fahrstreifenaufteilung für den Kraftfahrzeugverkehr ändert sich in der Zufahrt Schillerstraße Süd. Durch die Anlage der Schutzstreifen können dort keine 2 vollständigen Fahrstreifen erhalten bleiben und es wird ein überbreiter Fahrstreifen vorgesehen.

Durch die geänderte Verkehrsbelastung und Anpassung des Signalzeitenplanes an die neuen Rahmenbedingungen erreicht der Knotenpunkt im Kraftfahrzeugverkehr die QSV von A und D und im Fußgängerverkehr die QSV A und E. Gegenüber dem Bestand ist

eine Verbesserung der Furt Schillerstraße Nord von F auf E zu verzeichnen, im Kraftfahrzeugverkehr bleibt die Qualität des Verkehrsablaufs gleich.



**Bild 73: Prinzipskizze Schillerstraße/Goethestraße**

### 6.3 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Bei Umsetzung der genannten Konzepte und Einhaltung der Leitlinien können sich nachfolgende positive Auswirkungen in Weiden einstellen.

Beim Unfallrisiko bezogen auf verschiedene Führungsformen des Radverkehrs schneiden markierte Fahrbahnführungen tendenziell besser ab, als bauliche Radwege<sup>33</sup>. Bei einheitlicher Umsetzung von Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen führt dies bei allen Verkehrsteilnehmern zu mehr Verhaltenssicherheit.

Schutzstreifen verbessern weiterhin die Sicherheit an Grundstückszufahrten und Einmündungen. Einerseits behindern die im Seitenraum ausfahrenden Fahrzeuge nicht die Radfahrer im Längsverkehr, andererseits sind die Radfahrer auf der Fahrbahn immer im Blickfeld der Kraftfahrzeugfahrer und werden nicht im Seitenraum von diesen überrascht. Das gilt ebenso für die Führung der Radfahrer in den Knotenpunkten. Durch vorgezogene Haltlinien oder ggf. Aufstellbereiche sollen hier die Radfahrer im Blickfeld der Kraftfahrzeugfahrer geführt werden.

Als Bestandteil der Fahrbahn kommt der Sicherheit der Radfahrer weiterhin zu Gute, dass die Schutzstreifen gereinigt und geräumt und im Zusammenhang mit Deckenerneuerungen o. ä. auch in Stand gesetzt werden.

Durch die Anlage von Mittelinseln als Überquerungshilfe wird sowohl die Überquerungslänge als auch die Verkehrsbelastung halbiert. Somit fällt es dem Fußgänger leichter, sich abschnittsweise nur auf eine Richtung zu konzentrieren und die Straße sicher zu überschreiten.

Durch zusätzliche Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet werden den Fußgängern weitere gesicherte Überquerungsmöglichkeiten gegeben, aber auch abbiegende Radfahrer und Kraftfahrzeugfahrer sicherer geführt, wie z. B. am Knotenpunkt Regensburger Straße/Nikolaus-Otto-Straße.

Die Berechnungen der Qualität des Verkehrsablaufs der Knotenpunkte in Kapitel 6.2 haben gezeigt, dass teilweise die Qualitätsstufen für die Fußgänger bei Anpassungen im Signalprogramm verbessert werden können. Durch die kürzeren Wartezeiten wird zum einen das Zufußgehen attraktiver, zum anderen kann das bei Rot Gehen von „ungeduldigen“ Personen und damit deren Unfallgefährdung sicherlich minimiert werden.

Die Stadt Weiden verfügt bereits über einen Kinderstadtplan (3. Auflage 2010). Dieser sollte weitergeführt und entsprechend der Konzeptumsetzungen laufend aktualisiert werden, um den Kindern eine sichere Orientierungsbasis liefern zu können.

<sup>33</sup> Alrutz, D., Bohle, W., Müller, H., Prahlow, H., Hacke, U., Lohmann, G.: Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe Verkehrstechnik, Heft V 184, Bergisch Gladbach 2009

## 7 Maßnahmen und Kosten

Die im gesamtstädtischen Verkehrskonzept genannten Maßnahmen, wie das Innenstadtkonzept und die strikte Umsetzung von Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen und den damit verbundenen Änderungen der Knotenpunkte, bedürfen einer intensiven Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit. Die Weidener Bürger sollten vor der Realisierung durch Flyer und/oder Tagespresse an die Neuerungen herangeführt werden.

Weiterhin sollte bei Umsetzung des Innenstadtkonzeptes zeitgleich für die Umsetzung der Radverkehrsanlagen an den zur Innenstadt führenden Hauptverkehrsstraßen gesorgt werden. Die folgenden Tabellen listen die dafür notwendigen Maßnahmen auf und enthalten eine überschlägige Kosteneinschätzung<sup>34</sup>, die wegen der überwiegend kleinteiligen Arbeiten nur grobe Anhaltswerte liefern kann.

Nicht aufgeführt werden die Straßen bzw. Straßenabschnitte, in denen kein direkter Handlungsbedarf gesehen wird bzw. die nicht im untersuchten Straßennetz liegen.

Die Pläne auf den nächsten Seiten geben eine Übersicht der Maßnahmen im Weidener Stadtgebiet wieder. Die dortige Nummerierung ist ebenfalls in den Maßnahmenlisten enthalten.

**Tabelle 5: Maßnahmenliste Innenstadt**

<b>Straße/Straßenabschnitt (lfd. Nr.)</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<b>Kostenschätzung</b>
Sedanstraße zwischen Kurt-Schumacher-Allee und Bürgermeister-Prechtli-Straße (1)	Einrichtung einer Fußgängerzone (Umgestaltung des Straßenquerschnitts)	Ca. 180 €/m <sup>2</sup> für Verlegung von Naturstein und einfacher Ausstattung wie Bäume und Bänke
Dr.-Pfleger-Straße zwischen Weigelstraße und Kurt-Schumacher-Allee (2)	Einrichtung einer Umweltstraße durch entsprechende Beschilderung; eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts ist nicht zwingend erforderlich, aber wünschenswert	Aufstellen von Verkehrsschildern (ca. 400 €/Schild)

Neben den Maßnahmen in der obigen Tabelle ist als weitere Maßnahme die flächendeckende Ergänzung der Tempo 30-Zonen im Innenstadtbereich (Kapitel 4.5.1) zu nennen.

<sup>34</sup> Bei den aufgeführten Kosten handelt es sich um eine Abschätzung aufgrund von Pauschalpreisen je laufenden Meter bzw. m<sup>2</sup> Fläche.

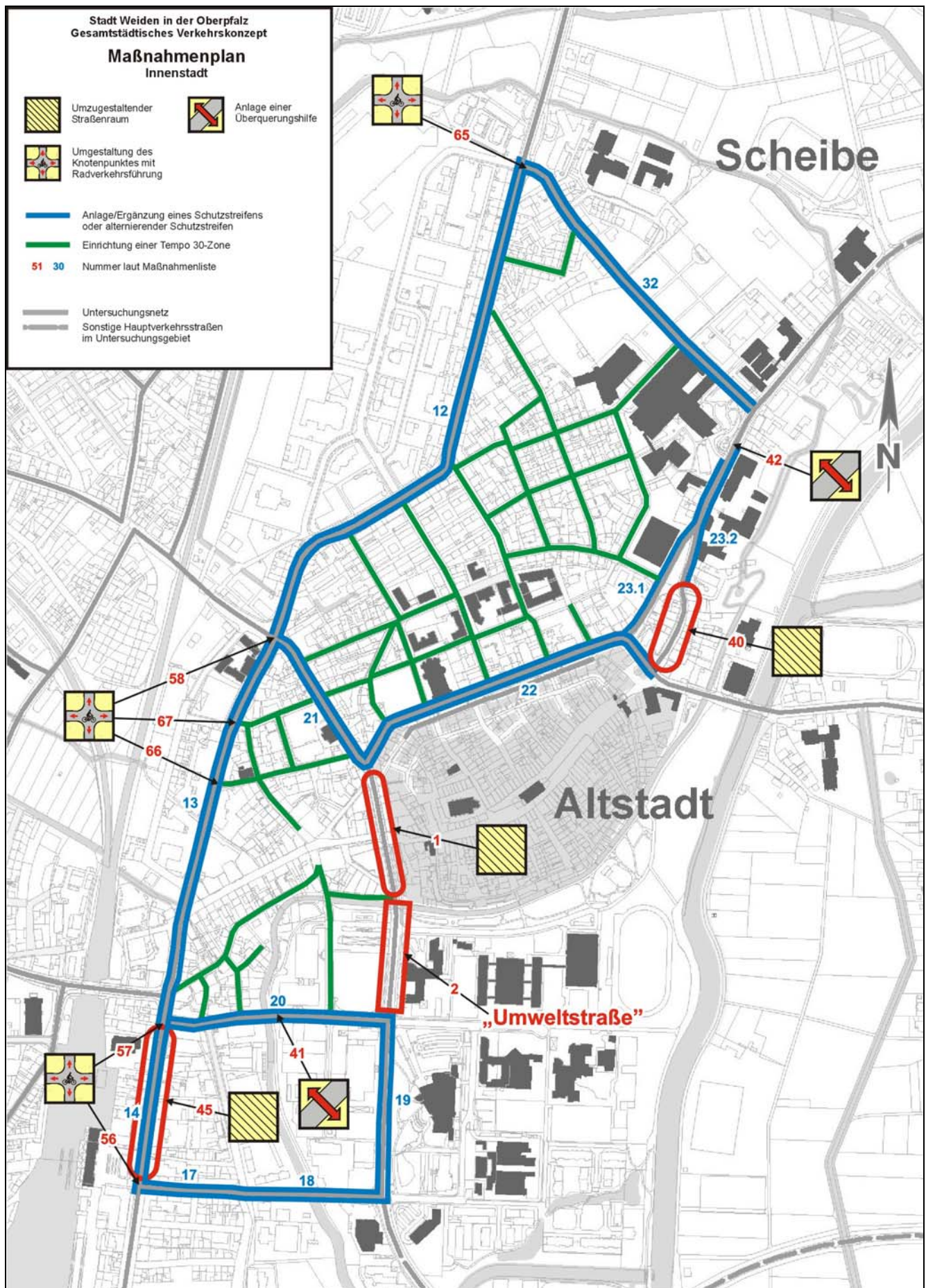


Bild 74: Maßnahmenplan Innenstadt

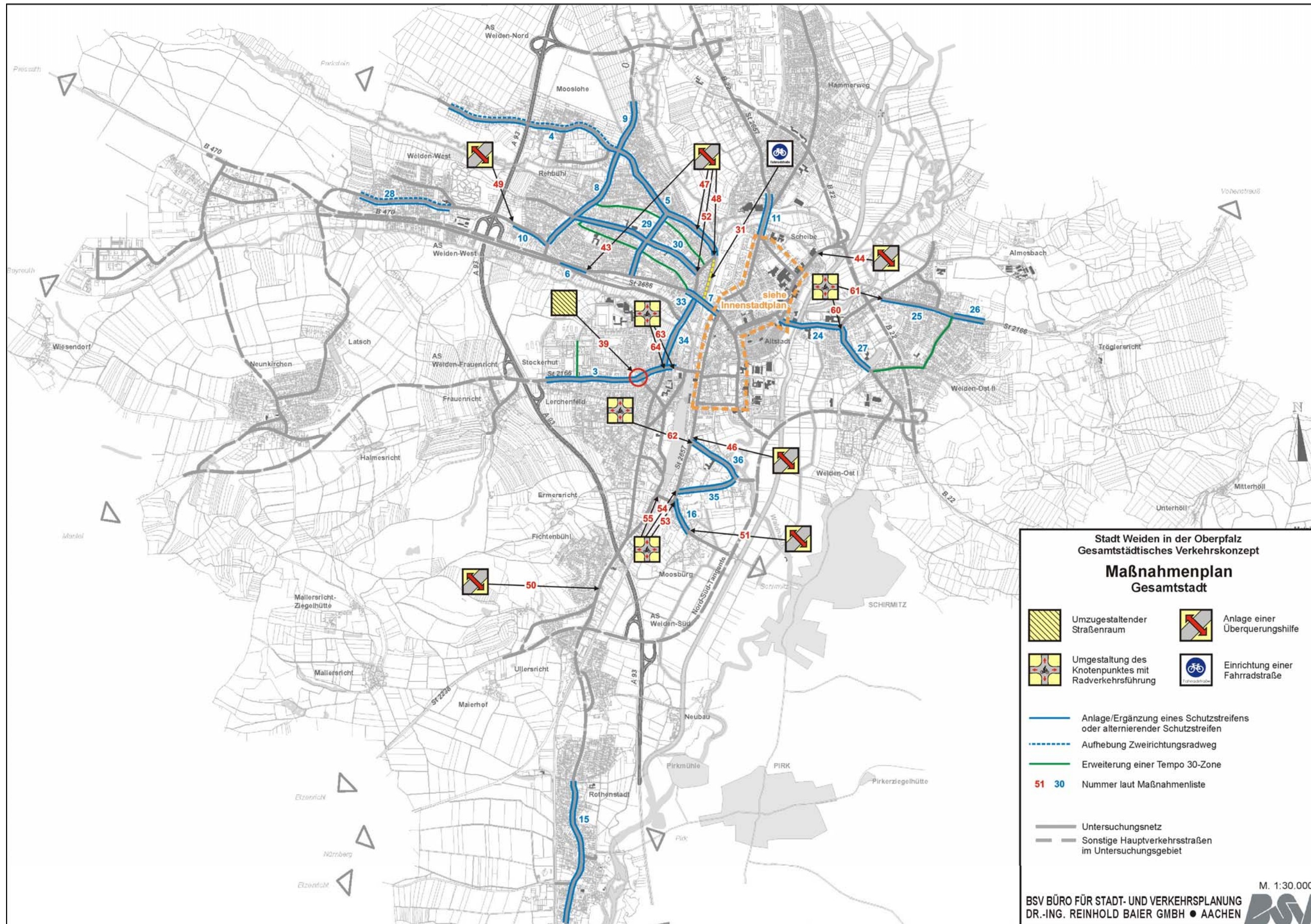


Bild 75: Maßnahmenplan Gesamtstadt ohne Innenstadt

**Tabelle 6: Maßnahmenliste Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (unter Berücksichtigung der Erhaltung der vorhandenen Borde)**

<b>Straße/Straßenabschnitt (lfd. Nr.)</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung<sup>35</sup></b>	<b>Kosten-schätzung<sup>36</sup></b>
Frauenrichter Straße zwischen Siechenstraße und Ortsausgang (3)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden, daher Anlage von beidseitigen Schutzstreifen, die abschnittsweise auch unter 1,50 m breit sein können (siehe Kapitel 4.1)	Ca. 25.500 € für Markierungsarbeiten
Parksteiner Straße und Schustermooslohe (4)	Umwidmung des vorhandenen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf der nördlichen Seite (siehe Kapitel 4.1) in ortsauswärtsführenden Einrichtungsverkehr; Anlage eines Schutzstreifen auf der südlichen Fahrbahnseite bei Verlagerung des Parkens an den nördlichen Fahrbahnrand (ggf. Errichtung einer Mittelinsel am Ortseingang als Überquerungshilfe)	Ca. 18.000 € für Markierungsarbeiten
Mooslohstraße zwischen Peuerlstraße und Tulpenstraße (5)	Nutzbare Breite der vorhandenen Radverkehrsanlage ist zu schmal; Anlage von beidseitigen Schutzstreifen (Querschnittsfall B) neben alternierendem Parken (siehe Kapitel 4.1)	Ca. 28.000 € für Markierungsarbeiten
Christian-Seltmann-Straße zwischen Aichingerstraße (bzw. Verlängerung der Pressather Straße) und Weidingweg (6)	Ergänzung eines Radfahrstreifens auf der südlichen Seite; der Außerortsbereich der Christian-Seltmann-Straße wird parallel über den Weidingweg für den Radverkehr erschlossen	Ca. 2.500 € für Markierungsarbeiten
Christian-Seltmann-Straße zwischen Fichtestraße und Schillerstraße (7)	Anlage von beidseitigen Schutzstreifen	Ca. 7.000 € für Markierungsarbeiten
Joseph-Haas-Straße/Tulpenstraße (8)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage von beidseitigen Schutzstreifen und Parken gemäß Querschnittsfall B; Schutzstreifenbreite ggf. < 1,50 m	Ca. 23.000 € für Markierungsarbeiten
Mooslohstraße zwischen Parksteiner Straße und Ortsausgang (9)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage von beidseitigen Schutzstreifen wegen vorhandenem Fahrbahnquerschnitt und Parken nicht durchgängig möglich; Vorschlag von der Anlage alternierender Schutzstreifen	Ca. 10.000 € für Markierungsarbeiten
Pressather Straße zwischen Tachauer Straße und Joseph-Haas-Straße (10)	Vorhandener Radweg auf der südlichen Seite durch Baumscheiben nicht nutzbar; Anlage eines einseitigen Schutzstreifen auf der südlichen Seite neben Parken	Ca. 5.000 € für Markierungsarbeiten
Dr.-Martin-Luther-Straße zwischen Gabelsberger Straße und Anton-Glötzner-Straße (11)	Auf diesem Abschnitt sind nicht alle vorhandenen Radverkehrsanlagen richtlinienkonform, daher Anlage von beidseitigen Schutzstreifen, die auf Höhe der Anton-Glötzner-Straße dann auf den Radweg im Seitenraum geführt werden	Ca. 9.000 € für Markierungsarbeiten
Prinz-Ludwig-Straße/ Nikolaistraße (12)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen; ggf. aufgrund vorhandener Fahrbahnbreite zwischen Zur Drehscheibe und Adolf-Kolping-Platz unterbrechen	Ca. 14.000 € für Markierungsarbeiten
Schillerstraße (13)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen	Ca. 11.000 € für Markierungsarbeiten
Bahnhofstraße zwischen Josef-Witt-Platz und Bahnhof (14)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen	Ca. 8.000 € für Markierungsarbeiten

<sup>35</sup> Die zu Grunde liegenden Längen und Fahrbahnbreiten wurden aus dem CAD-Plan der Stadt Weiden gemessen (siehe auch Fußnote 23).

<sup>36</sup> Die Angaben beruhen auf eine grobe Längenmessung und einem Preis von 10 € je laufenden Meter Schutzstreifenmarkierung.

<b>Straße/Straßenabschnitt</b> (lfd. Nr.)	<b>Maßnahmenbeschreibung</b> <sup>35</sup>	<b>Kosten-schätzung</b> <sup>36</sup>
Obere Hauptstraße südlich Roter Weiher und Untere Hauptstraße in Rothenstadt bis Am Anger (15)	Anlage von beidseitigen Schutzstreifen (ggf. mit Unterbrechung für Parken)	Ca. 25.500 € für Markierungsarbeiten
Moosbürger Straße zwischen Am Wörnzgraben bis Dr.-Seeling-Straße (16)	Auflösung des Zweirichtungs Geh- und Radweg auf der nördlichen Seite und Anlage von beidseitigen Schutzstreifen	Ca. 7.000 € für Markierungsarbeiten
Brenner-Schäffer-Straße zwischen Bahnhofstraße und Hochstraße (17)	Auflösung der Radwege auf beiden Seiten und Anlage von beidseitigen Schutzstreifen	Ca. 3.000 € für Markierungsarbeiten
Brenner-Schäffer-Straße zwischen Hochstraße und Dr.-Pfleger-Straße (18)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen neben Parkstreifen entsprechend Querschnittsfall C zwischen Dr.-Pfleger-Straße und Brücke und zwischen Brücke und Hochstraße ggf. nur auf der südlichen Seite Parken (und Anlage eines baulichen Gehwegs zwischen Hochstraße und Brücke)	Ca. 4.000 € für Markierungsarbeiten
Dr.-Pfleger-Straße zwischen Brenner-Schäffer-Straße und Weigelstraße (19)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen neben Parkstreifen entsprechend Querschnittsfall C	Ca. 5.000 € für Markierungsarbeiten
Weigelstraße zwischen Dr.-Pfleger-Straße und Bahnhofstraße (20)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen, zwischen Leibnizstraße und Hochstraße neben Parkstreifen entsprechend Querschnittsfall C	Ca. 6.000 € für Markierungsarbeiten
Sedanstraße zwischen Bgm.-Prechtl-Straße und Nikolaistraße (21)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen entsprechend Querschnittsfall A	Ca. 5.000 € für Markierungsarbeiten
Bgm.-Prechtl-Straße zwischen Sedanstraße und Schlörplatz (22)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen	Ca. 9.000 € für Markierungsarbeiten
Lederer Straße (23.1)	Keine Radverkehrsanlage vorhanden; Anlage eines Schutzstreifens	Ca. 2.000 € für Markierungsarbeiten
Sebastianstraße zwischen Erhardstraße und vorhandener Radwege südlich der Gabelsberger Straße (23.2)	Anlage von Schutzstreifen	Ca. 3.300 € für Markierungsarbeiten
Friedrich-Ebert-Straße zwischen Sebastianstraße bis zu den gemeinsamen Geh- und Radwegen östlich der Leuchtenberger Straße (24)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen entsprechend Querschnittsfall B mit Parken auf der südlichen Seite	Ca. 13.500 € für Markierungsarbeiten
Vohenstraußer Straße zwischen Edeldorfer Weg und Hirtenweg (25)	Anlage eines Schutzstreifen auf der südlichen Seite (nördlich ist einer vorhanden)	Ca. 7.000 € für Markierungsarbeiten
Vohenstraußer Straße zwischen Hirtenweg und Ortsausgang (26)	Anlage beidseitiger Schutzstreifen	Ca. 7.000 € für Markierungsarbeiten
Leuchtenberger Straße zwischen Hopfenweg und Friedrich-Ebert-Straße (27)	Keine Radverkehrsanlagen vorhanden; Anlage beidseitiger Schutzstreifen	Ca. 11.000 € für Markierungsarbeiten
Ggf. Pressather Straße zwischen Himbeerweg und Zur Waldrast (28)	Auf der nördlichen Seite Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr vorhanden; sollte es hier Beschwerden geben, so ist hier wie in der Parksteiner Straße zu verfahren (ggf. Errichtung einer Mittelinsel am Ortseingang als Überquerungshilfe)	-

**Tabelle 7: Maßnahmenliste zur Vervollständigung des Radverkehrsnetzes**

<b>Straße/Straßenabschnitt (lfd. Nr.)</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<b>Kosten-schätzung</b>
Pröblstraße (29)	Als wichtige Verbindung im Erschließungsstraßen-netz wird hier die Anlage von alternierenden Schutz-streifen vorgesehen, da der Straßenquerschnitt durch das Parken zu gering für beidseitige Schutz-streifen ist (siehe Kapitel 4.1)	Ca. 14.000 € für Markierungs-arbeiten
Rehbühlstraße (30)	Ost-West-Verbindungsachse im Erschließungsstraßennetz; Anlage von alternierenden Schutzstreifen, kombiniert mit alternierendem Parken in den Ab-schnitten, wo größtenteils durch Parken kein Platz für beidseitige Schutzstreifen ist (wie in der Pröblstraße)	Ca. 26.000 € für Markierungs-arbeiten
Mooslohstraße zwischen Christian-Seltmann-Straße und Peuerlstraße (31)	Einrichtung einer Fahrradstraße (siehe Kapitel 4.1)	Aufstellen von Verkehrsschildern (ca. 400 €/Schild)
Gabelsbergerstraße (32)	Anlage von beidseitigen Schutzstreifen (Hintergrund: vorhandene Radverkehrsanlagen im Seitenraum zu Gunsten der Fußgänger auf die Fahrbahn legen; vorhandene Schutzstreifen gerade neben dem Par-ken zu schmal)	Ca. 10.000 € für Markierungs-arbeiten
Sintzelstraße (33)	Anlage von beidseitigen Schutzstreifen und einseitigem Parkstreifen	Ca. 5.000 € für Markierungs-arbeiten
Schweigerstraße (34)	Anlage von alternierenden Schutzstreifen, kombiniert mit alternierendem Parken (wie in der Pröblstraße)	Ca. 10.000 € für Markierungs-arbeiten
Untere Bauscherstraße zwischen Dr.-Seeling-Straße und Obere Bauscherstraße (35)	Anlage von alternierenden Schutzstreifen (die vor-handene Fahrbahnbreite ist zu gering für die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen, der Zweirichtungs Geh- und Radweg zwischen Reiterweg und Obere Bauscherstraße kann als Verbindung der 2 Radrou-ten erhalten bleiben)	Ca. 11.000 € für Markierungs-arbeiten
Obere Bauscherstraße zwischen Dr.-Seeling-Straße und Untere Bauscherstraße (36)	Anlage von alternierenden Schutzstreifen (die vor-handene Fahrbahnbreite ist zu gering für die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen)	Ca. 11.000 € für Markierungs-arbeiten
Ggf. Ermersrichter Straße und Hin-ter Rangierbahnhof (37)	Handlungsbedarf ggf. auf neue Nutzungen der Ent-wicklungsflächen am Bahnhof und deren Erschlie-ßung abstimmen	-

**Tabelle 8: Maßnahmenliste Überquerungsstellen**

<b>Straße/Straßenabschnitt (lfd. Nr.)</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung<sup>35</sup></b>	<b>Kosten-schätzung</b>
Sedanstraße zwischen Am Park-platz und Bürgermeister-Prechtl-Straße (38)	Anlage eines Mittelstreifen bei Nichtumsetzung des Innenstadt-konzepts Variante 2 (Einrichtung der Fußgängerzone, siehe Tabelle 5)	Ca. 60.000 €
Frauenrichter Straße zwischen Am Alten Dorf und Boelckestraße (39)	Anlage eines Mittelstreifen (siehe Bild 42)	Ca. 10.000 €
Sebastianstraße zwischen Schlör-platz und Erhardstraße (40)	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäfts-be-reichs mit Tempo 20	Aufstellen von Verkehrsschildern (ca. 400 €/Schild)
Weigelstraße zwischen Leibniz- und Naabstraße (41)	Einrichtung einer Mittelinsel mit vorgezogenen Sei-tenräumen als Verbindung der Wege entlang der Waldnaab (siehe Bild 49)	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung

<b>Straße/Straßenabschnitt (lfd. Nr.)</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung<sup>35</sup></b>	<b>Kosten-schätzung</b>
Sebastianstraße zwischen Erhard- und Gabelsbergerstraße (neue Bushaltestelle) (42)	Einrichtung einer Mittelinsel auf Höhe des Augustinus Gymnasiums	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung
Christian-Seltmann-Straße im Bereich der Einmündung Frühlingstraße (43)	Einrichtung einer Mittelinsel	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung
Am Langen Steg zwischen Am Ortheilmühlbach bis Ortsausgang (44)	Einrichtung von zwei Mittelinseln auf Höhe der Zufahrt zu den Sportanlagen (siehe Bild 50)	Ca. 7.000 € für den Bau von zwei Mittelinseln ohne Beleuchtung und Bepflanzung
Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Weigelstraße (45)	Einrichtung eines multifunktionalen Mittelstreifen (siehe Kapitel 4.2.2)	Ca. 33.000 €
Bahnhofstraße im Bereich Obere Bauscherstraße (Bushaltestellen) (46)	Einrichtung einer Mittelinsel oder Umsetzung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Obere Bauscherstraße mit Fußgängerfurten	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung
Mooslohstraße zwischen Behaimstraße (Geh-/Radweg) und Merklsteig (47)	Einrichtung einer Mittelinsel im Bereich des Dienstleistungszentrums	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung
Mooslohstraße an der Einmündung Peuerlstraße (48)	Einrichtung einer Mittelinsel im Bereich der Peuerlstraße bei Realisierung der Fahrradstraße in der Mooslohstraße südlich der Peuerlstraße (siehe Bild 46)	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung
Pressather Straße auf Höhe der Tachauer Straße (49)	Einrichtung einer Mittelinsel als Überquerungshilfe für Radfahrer von dem Zweirichtungs-Geh- und Radweg zum Schutzstreifen (gleichzeitig Schaffung eines Ortseingangs)	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung
Regensburger Straße auf Höhe Hebbelstraße (50)	Einrichtung einer Mittelinsel als Überquerungshilfe für Radfahrer von dem gemeinsamen Geh- und Radweg zum Zweirichtungs-Geh- und Radweg in Richtung Rothenstadt (gleichzeitig Schaffung eines Ortseingangs)	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung
Moosbürger Straße auf Höhe Am Wörnigraben (51)	Einrichtung einer Mittelinsel als Überquerungshilfe für Radfahrer von dem Schutzstreifen auf den Zweirichtungs-Geh- und Radweg in Richtung Ortsausgang (gleichzeitig Schaffung eines Ortseingangs)	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung
Peuerlstraße auf Höhe Rehbühlstraße (52)	Einrichtung einer Mittelinsel	Ca. 3.500 € für den Bau einer Mittelinsel ohne Beleuchtung und Bepflanzung

Darüber hinaus werden weitere Überquerungsmöglichkeiten im Zuge der Knotenpunktumgestaltungen realisiert (siehe Lagepläne in Kapitel 6.2 und nachfolgende Tabelle).

**Tabelle 9: Maßnahmenliste Umgestaltung der untersuchten Knotenpunkte**

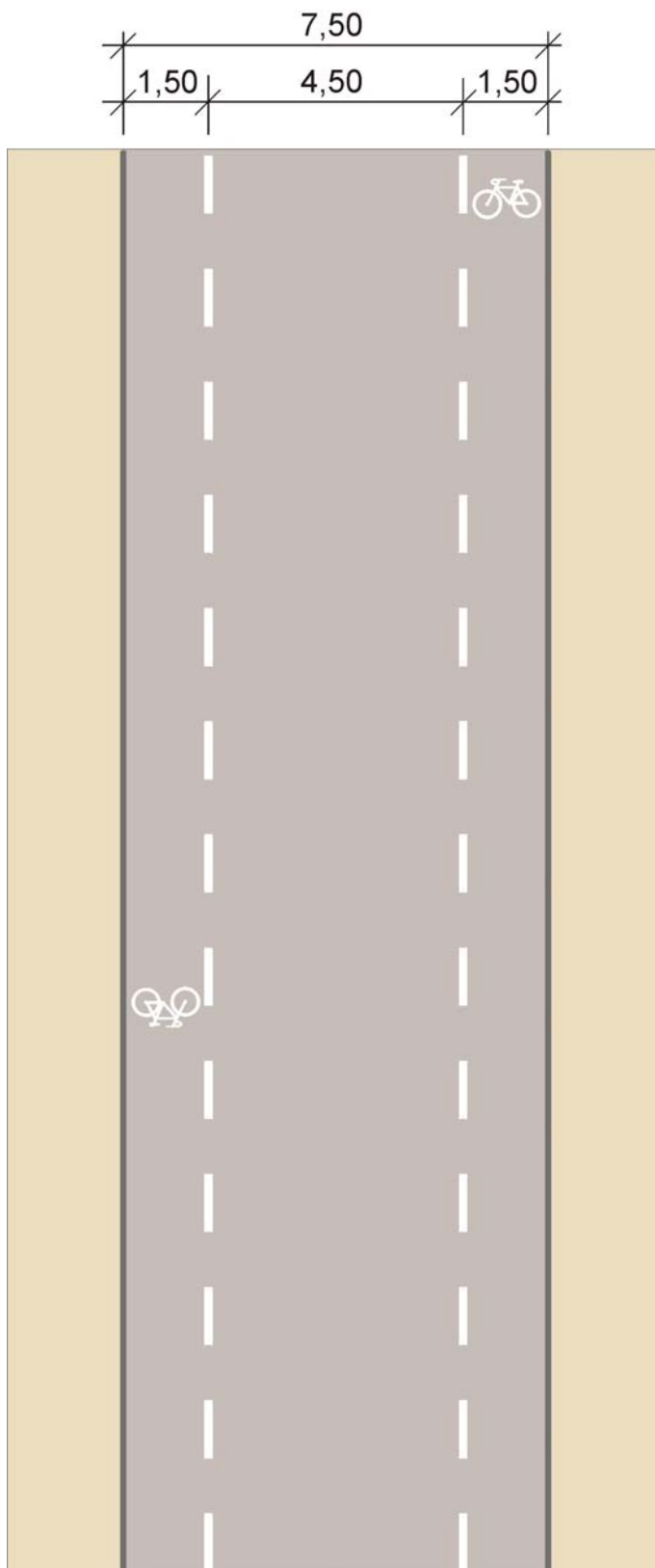
<b>Knotenpunkt (lfd. Nr.)</b>	<b>Maßnahmenbeschreibung<sup>35</sup></b>	<b>Kosten-schätzung<sup>37</sup></b>
Dr. Seeling-Straße/ Moosbürger Straße (53)	Errichtung einer LSA inkl. Markierungsarbeiten und Anpassung der Bordverläufe, Abbindung und Umgestaltung des westlichen Arms der Moosbürger Straße	Ca. 107.000 €
Dr. Seeling-Straße/ Untere Bauscherstraße (54)	Markierungsarbeiten, Anpassung Signalprogramm und Anpassung der Bordverläufe	Ca. 20.000 €
Regensburger Straße/ Nikolaus-Otto-Straße (55)	Errichtung einer LSA inkl. Markierungsarbeiten, Rückbau der Inseln in der Nikolaus-Otto-Straße, Anpassung der Bordverläufe	Ca. 116.000 €
Bahnhofsvorplatz/Brenner-Schäffer-Straße/Bahnhofstraße (56)	Markierungsarbeiten und Anpassung Signalprogramm	Ca. 4.000 €
Bahnhofstraße/Frauenrichter-Straße/Weigelstraße (57)	Markierungsarbeiten und Anpassung Signalprogramm, Rückbau des Radwegs zwischen Weigelstraße und Johannisstraße zu Gunsten eines Schutzstreifens	Ca. 18.000 €
Adolf-Kolping-Platz (58)	Markierungsarbeiten und Anpassung Signalprogramm, Rückbau der Mittelinseln in der Nikolaistraße und Schillerstraße, Anpassung der Bordverläufe	Ca. 53.000 €
Bürgermeister-Prechtl-Straße/ Goethestraße/Sedanstraße (59)	Anpassung der Bordverläufe, Markierungsarbeiten und Anpassung Signalprogramm	Umbauarbeiten im Zuge der Errichtung der Fußgängerzone in der Sedanstraße
Friedrich-Ebert-Straße/ Leuchtenberger Straße (60)	Umbau zu einem Kreisverkehr mit Anpassung der Bordverläufe, Markierungsarbeiten	Ca. 130.000 €
Friedrich-Ebert-Straße/Edeldorfer Weg/Vohenstraußer Straße/Rampe B 22 (61)	Umbau zu einem Kreisverkehr entsprechend der Ausarbeitung der Stadtverwaltung Weiden	-
Bahnhofstraße/Obere Bauscherstraße/Dr.-Seeling-Straße (62)	Errichtung einer LSA inkl. Markierungsarbeiten und Anpassung der Bordverläufe, Rückbau der Mittelinsel in der Oberen Bauscherstraße	Ca. 100.000 €
Frauenrichter Straße/ Lerchenfeldstraße/Siechenstraße (63)	Markierungsarbeiten, Anpassung Signalprogramm und Anpassung der Bordverläufe, Abbindung und Umgestaltung der Gaswerkstraße	Ca. 165.000 €
Frauenrichter Straße/ Leimbergerstraße/Schweigerstraße (64)	Markierungsarbeiten, Anpassung Signalprogramm und Anpassung der Bordverläufe im Kurvenbereich	Ca. 6.000 €
Rotkreuzplatz (65)	Markierungsarbeiten, Anpassung Signalprogramm und Anpassung des Bordverlaufs im Kurvenbereich, Rückbau der Mittelinsel in der Gabelsbergerstraße	Ca. 18.000 €
Schillerstraße/Goethestraße (66)	Markierungsarbeiten und Anpassung Signalprogramm	Ca. 2.500 €
Schillerstraße/Ringstraße/ Körnerstraße (67)	Markierungsarbeiten und Anpassung Signalprogramm	Ca. 4.000 €

<sup>37</sup> Die hier aufgeführte grobe Kostenschätzung bezieht sich zum einen auf die ggf. erforderliche Verlegung der Borde (Ansatz: ca. 100 € pro m<sup>2</sup>) bzw. Rückbau von Mittelinseln, die Markierungsarbeiten im Knotenpunkt-bereich (Ansatz: ca. 10 € pro laufenden m) und ggf. die Einrichtung einer Signalanlage mit rund 25.000 € pro Zufahrt. Alle Angaben wurden aus den Prinzipskizzen ermittelt. Kosten für die Änderungsarbeiten an bestehenden Signalprogrammen sind nicht enthalten.

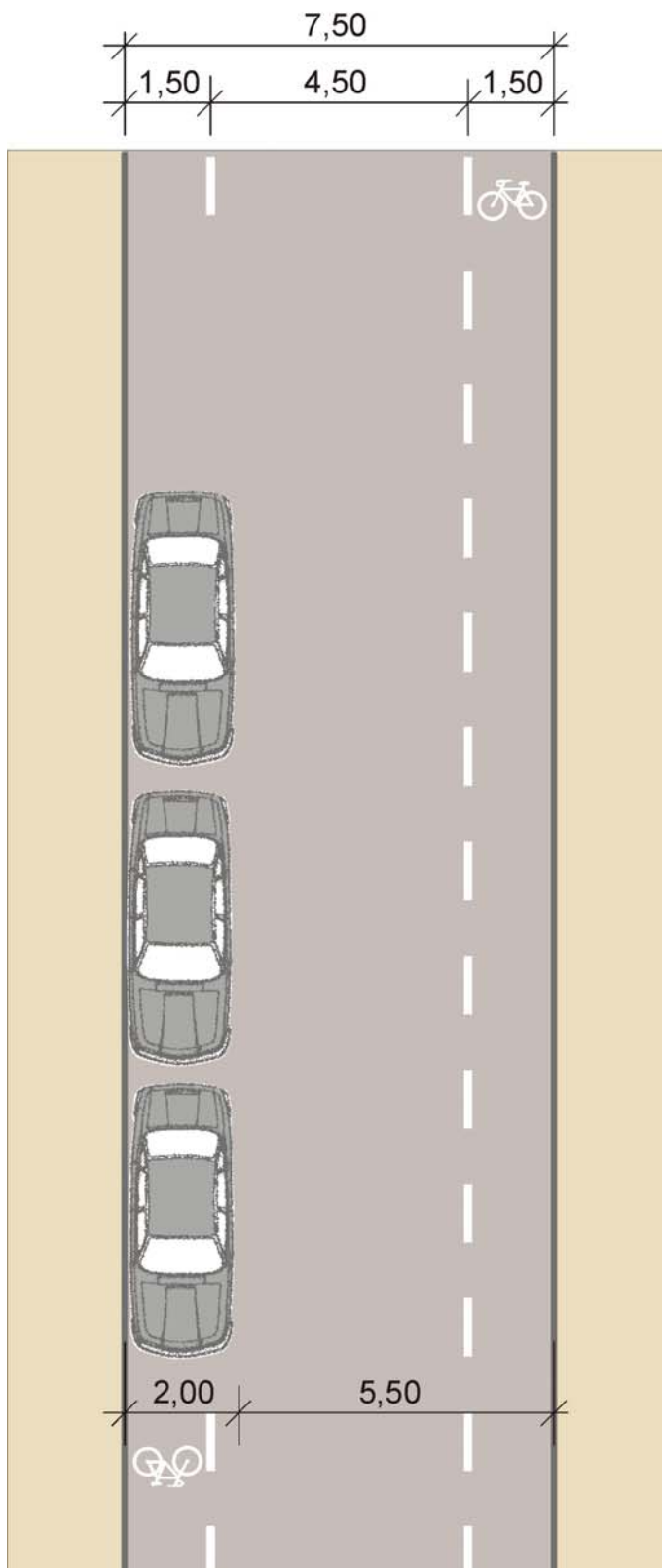
## **Anlagen**

- Anlage 1: Skizzen zur Realisierung von Schutzstreifen
- Anlage 2: Qualität des Verkehrsablaufs
- Anlage 3: Weitere betrachtete Fragestellungen im Zuge der Bearbeitung
- Anlage 4: Workshop gesamtstädtisches Verkehrskonzept
- Anlage 5: Workshop Innenstadtkonzept

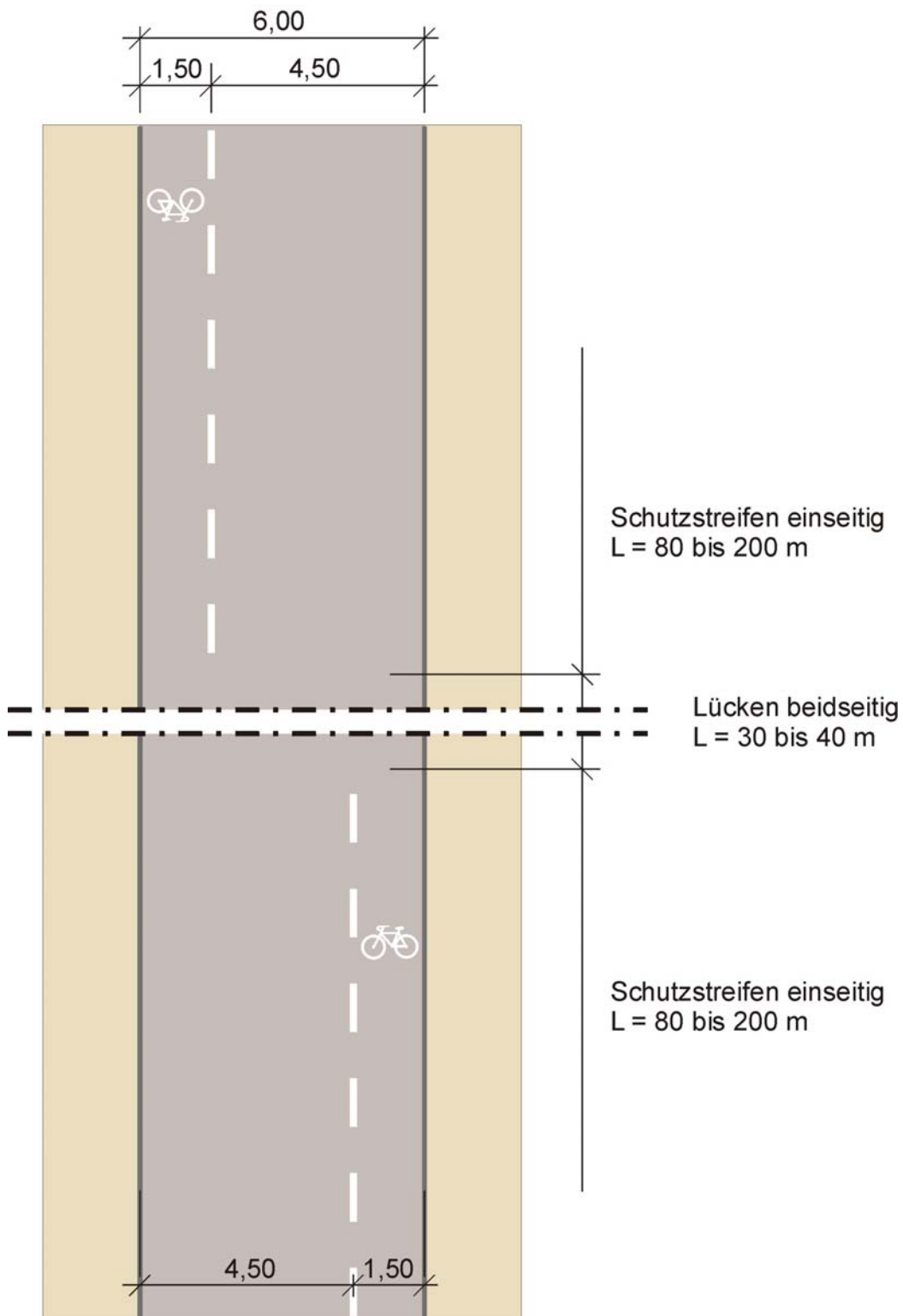
## Anlage 1: Skizzen zur Realisierung von Schutzstreifen



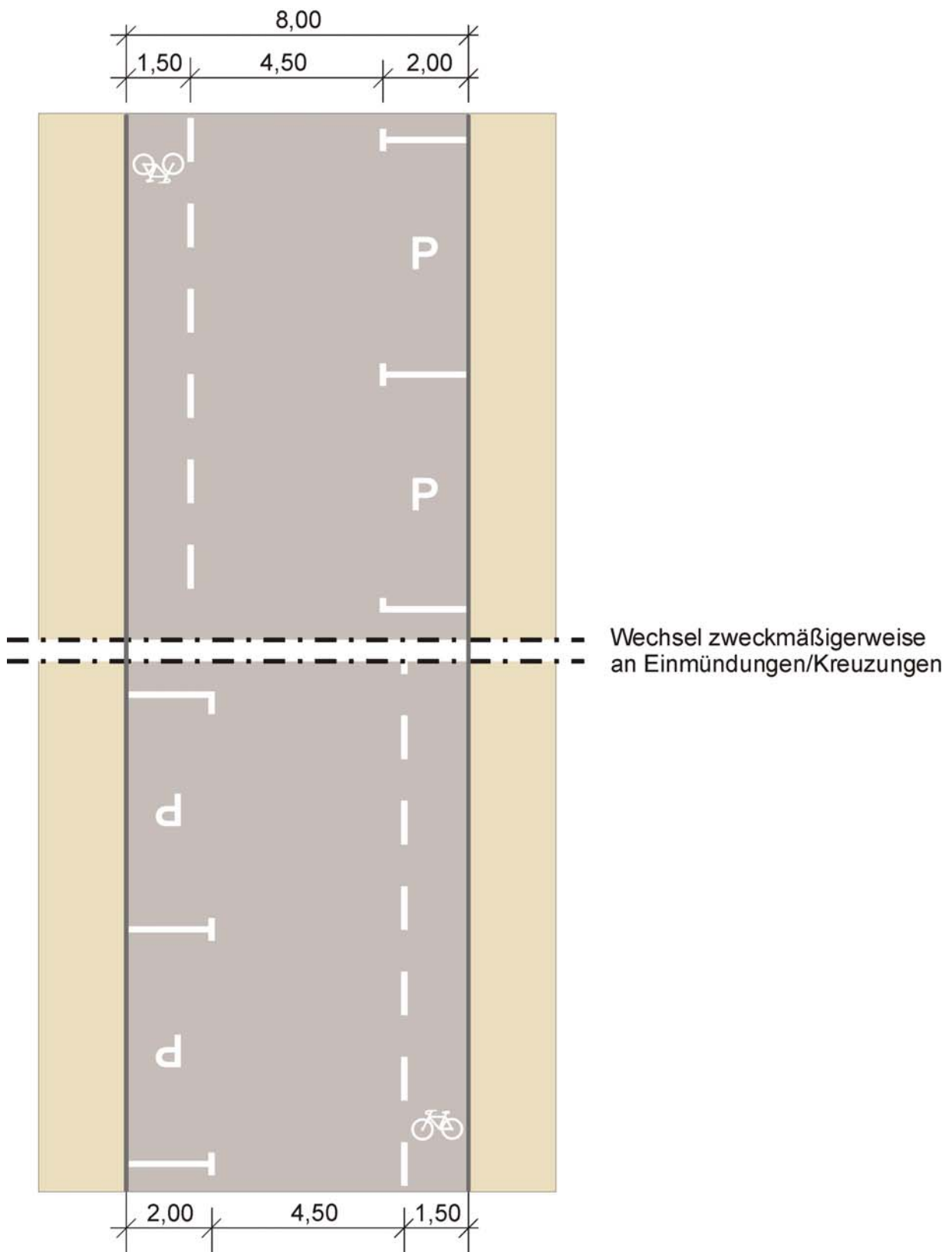
**Bild 1: Beidseitiger Schutzstreifen (ggf. mit Parken neben der Fahrbahn)**



**Bild 2: Beidseitiger Schutzstreifen mit kurzen Unterbrechungen für Parken auf der Fahrbahn**



**Bild 3: Einseitige alternierende Schutzstreifen (ggf. mit Parken neben der Fahrbahn)**



**Bild 4: Einseitige alternierende Schutzstreifen mit Parken auf der Fahrbahn/Parkstreifen**

## Anlage 2: Qualität des Verkehrsablaufs

Die Qualitätsstufen für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage werden im Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2001/2005 folgendermaßen definiert:

**Tabelle 1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage nach HBS 2001/2005**

Qualitätsstufe QSV	Grenzwerte der mittleren Wartezeit [s]	Verbale Beschreibung
<b>A</b>	$\leq 10$	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
<b>B</b>	$\leq 20$	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
<b>C</b>	$\leq 30$	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
<b>D</b>	$\leq 45$	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
<b>E</b>	$> 45$	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.
<b>F</b>	- (Sättigungsgrad überschritten)	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Die Grenzwerte und Beschreibung der Qualitätsstufen für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage werden im Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2001/2005 folgendermaßen definiert:

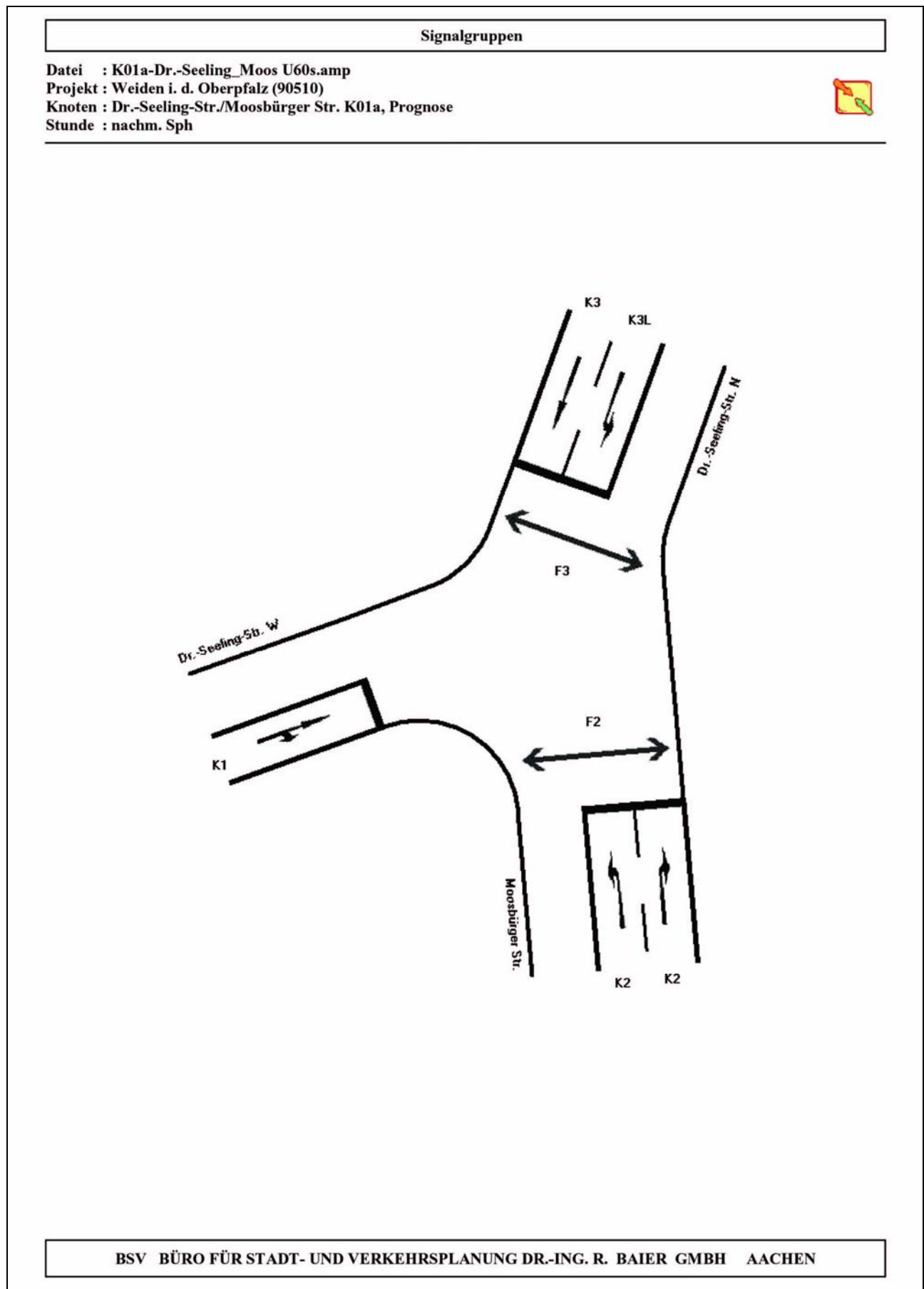
**Tabelle 2: Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen nach HBS 2001/2005**

Qualitätsstufe QSV	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]			
	Straßengebundener ÖPNV	Fahrradverkehr	Fußgängerverkehr	Kraftfahrzeugverkehr (nicht koordinierte Zufahrten)
<b>A</b>	≤ 5	≤ 15	≤ 15	≤ 20
<b>B</b>	≤ 15	≤ 25	≤ 20	≤ 35
<b>C</b>	≤ 25	≤ 35	≤ 25	≤ 50
<b>D</b>	≤ 40	≤ 45	≤ 30	≤ 70
<b>E</b>	≤ 60	≤ 60	≤ 35	≤ 100
<b>F</b>	> 60	> 60	> 35	> 100

Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten:

- Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
- Stufe B:** Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder –gehen. Die Wartezeiten sind kurz.
- Stufe C:** Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder –gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
- Stufe D:** Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E:** Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zu einander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
- Stufe F:** Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst ständig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

Dr.-Seeling-Straße/Moosbürger Straße – Signalgruppen  
(Konzeptfall)



Dr.-Seeling-Straße/Moosbürger Straße - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen  
(Konzeptfall)

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
	a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
	Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)															Stadt:				
	Knotenpunkt: Dr.-Seeling-Str./Moosbürger Str. K01a, Prognose															Datum:				
Zeitabschnitt: nachm. Sph															Bearbeiter:					
t <sub>U</sub> = 60 s										T = 60 min										
Nr.	Bez.	t <sub>F</sub> [s]	f [-]	t <sub>S</sub> [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	t <sub>B</sub> [s/Fz]	n <sub>C</sub> [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N <sub>GE</sub> [Fz]	n <sub>H</sub> [Fz]	h [%]	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	l <sub>Stau</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	K1(5,6)	21	0,350	39	639	10,7	2000	1,80	11,7	700	0,913	4,18	10,7	100				40,1	C	
2	K2(7)	16	0,267	44	150	2,5	1674	2,15	7,4	447	0,336	0,00	2,0	80				17,7	A	
3	K2(9)	16	0,267	44	390	6,5	1699	2,12	7,6	453	0,861	2,78	6,5	100				43,0	C	
4	K3(11)	31	0,517	29	733	12,2	2000	1,80	17,2	1033	0,709	0,70	9,7	80				13,5	A	
5	K3L(10)	12,5	0,208	47,5	160	2,7	1963	1,83	6,8	409	0,391	0,00	2,3	85				20,5	B	
6																				

Kfz-Grünzeiten-Tabelle

Nr.	Signal	erf.Grün	gew.Grün	von	bis	Strom	Spuren	vorhQ	maxQ	Bem.	Wartezeit	Halte	MW Stau	95%Stau
[-]	[-]	[s]	[s]	Sek.	Sek.	[-]	[-]	[PkwE/h]	[PkwE/h]	[-]	[s]	[%]	[m]	[m]
1	A: K1	19,2	21	4	25	5	1	641	700		23,2	44	42	72
		10,0				6	0/0	163	700	BM(5)	6,7	11	6	12
2	K2	11,6	16	42	58	7	1	151	533		17,5	71	12	24
		11,6				9	1	388	533	B	44,0	137	48	66
3	B: K3	21,8	31	4	35	11	1	727	1033		8,6	38	36	60
4	B: K3L	11,0	31	4	35	10	1	164	462	B	5,8	6	12	12
									Wartezeit	11,9	Std./Std.		21,0	s/PkwE
									Halte:	1224,4	H./Std.		1,0	H./PkwE

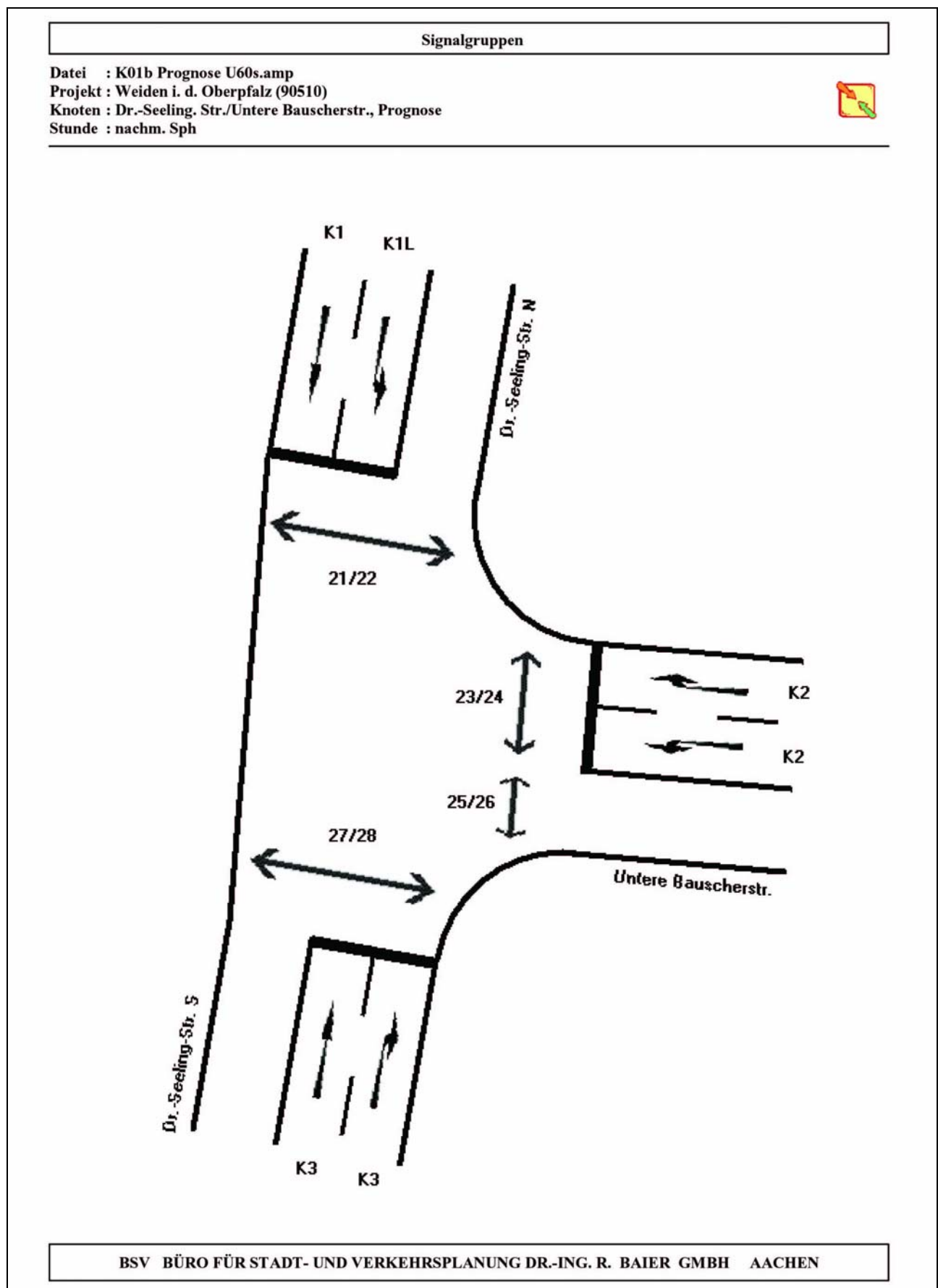
B : bedingt verträglicher Strom

M(x) : Mischspur mit Strom x

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t <sub>F</sub> [s]	w <sub>max</sub> [s]	P [Fg]	t <sub>vor</sub> [s]	t <sub>fuss</sub> [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	F2	12	48	2	--	3,8		19,2	B
2	F3	10	50	2	--	3,8		20,8	C
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße - Signalgruppen  
(Konzeptfall)



Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen  
(Konzeptfall)

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
	a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
	Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)										Stadt: _____								
	Knotenpunkt: Dr.-Seeling. Str./Untere Bauscherstr., Prognose										Datum: _____								
Zeitabschnitt: nachm. Sph										Bearbeiter: _____									
t <sub>U</sub> = 60 s										T = 60 min									
Nr.	Bez.	t <sub>F</sub> [s]	f [-]	t <sub>S</sub> [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	t <sub>B</sub> [s/Fz]	n <sub>C</sub> [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N <sub>GE</sub> [Fz]	n <sub>H</sub> [Fz]	h [%]	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	I <sub>Stau</sub> [m]	w [s]	QSV
1	K1(11)	19	0,317	41	547	9,1	1967	1,83	10,4	623	0,878	2,84	9,1	100				35,8	C
2	K1L(10)	8,8	0,147	51,2	207	3,5	1998	1,80	4,9	293	0,706	0,80	3,4	97				34,2	B
3	K2(7)	12	0,200	48	346	5,8	2000	1,80	6,7	400	0,865	2,88	5,8	100				49,2	C
4	K2(9)	12	0,200	48	157	2,6	2000	1,80	6,7	400	0,393	0,00	2,3	88				20,8	B
5	K3(5)	21	0,350	39	523	8,7	1978	1,82	11,5	692	0,755	1,33	8,2	94				24,1	B
6	K3(6)	21	0,350	39	333	5,6	2000	1,80	11,7	700	0,476	0,00	4,3	77				15,2	A
7																			

Nr.	Signal	erf.Grün	gew.Grün	von	bis	Strom	Spuren	vorhQ	maxQ	Bem.	Wartezeit	Halte	MW Stau	95%Stau
[-]	[-]	[s]	[s]	Sek.	Sek.	[-]	[-]	[PkwE/h]	[PkwE/h]	[-]	[s]	[%]	[m]	[m]
1	K1	16,4	19	8	27	11	1	547	633		45,1	129	60	120
2	K1L	15,1	27	8	35	10	1	208	371	B	33,9	129	18	30
3	K2	10,4	12	41	53	7	1	345	400	B	78,4	191	60	102
		10,0				9	1	156	400	B	35,5	119	18	24
4	A: K3	15,8	21	8	29	5	1	527	700		14,0	63	36	54
		10,0				6	1	328	700	B	8,9	35	18	30
									Wartezeit:	20,7	Std./Std.		35,0	s/PkwE
									Halte:	2266,6	H./Std.		1,0	H./PkwE

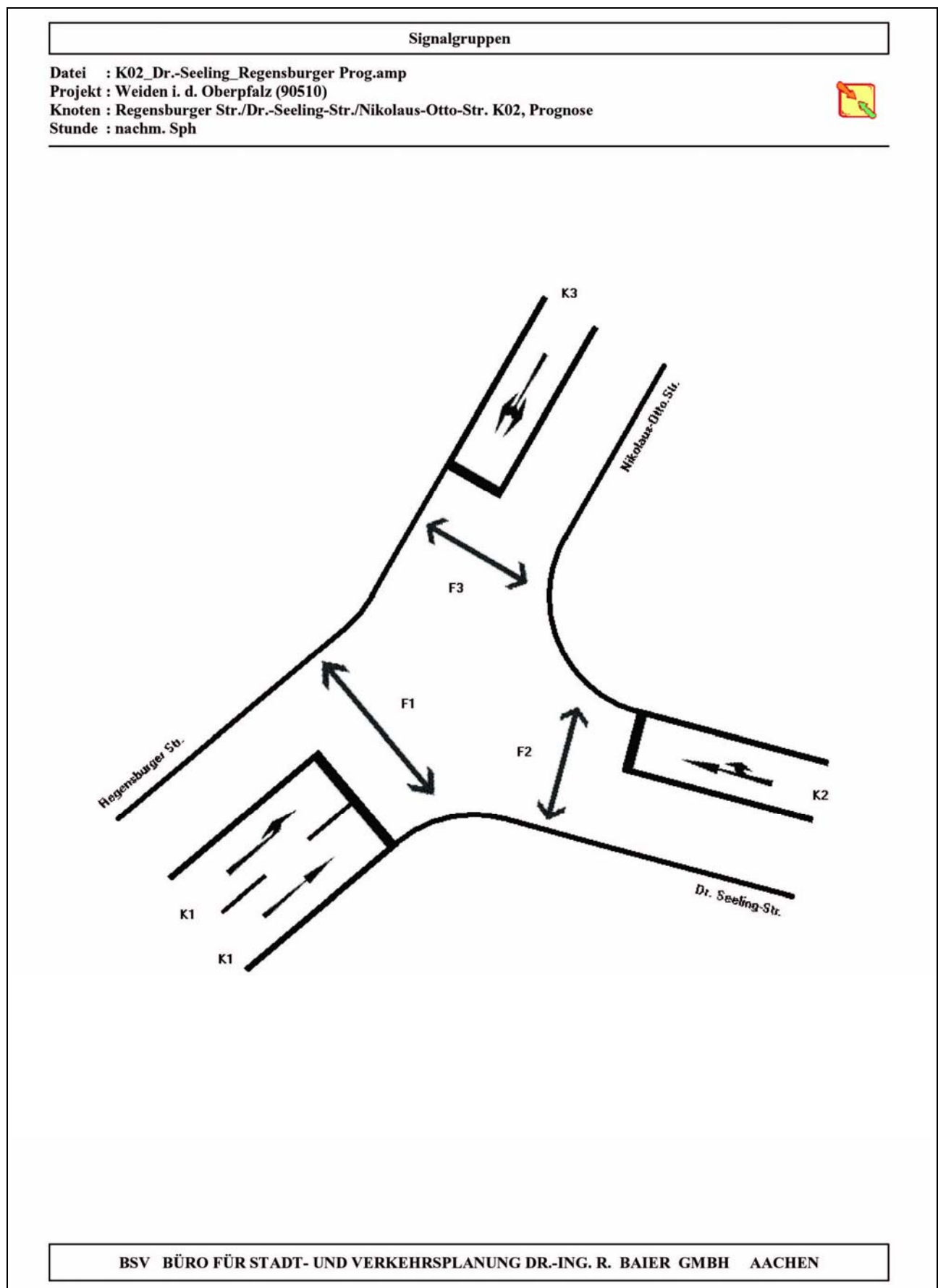
B : bedingt verträglicher Strom

M(x) : Mischspur mit Strom x

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t <sub>F</sub> [s]	w <sub>max</sub> [s]	P [Fg]	t <sub>vor</sub> [s]	t <sub>fuss</sub> [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	21/22	10	50	2	--	3,8		20,8	C
2	23/24	13	47	2	--	3,8		18,4	B
3	25/26	13	47	2	--	3,8		18,4	B
4	27/28	10	50	2	--	3,8		20,8	C
5									
6									
7									
8									
9									
10									

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

Regensburger Straße/Nikolaus-Otto-Straße - Signalgruppen  
(Konzeptfall)



Regensburger Straße/ Nikolaus-Otto-Straße - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen  
(Konzeptfall)

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)										Stadt:									
Knotenpunkt: Regensburger Str./Dr.-Seeling-Str./Nikolaus-Otto-Str. K02, Prognose										Datum:									
Zeitraum: nachm. Sph										Bearbeiter:									
t <sub>U</sub> = 60 s										T = 60 min									
Nr.	Bez.	t <sub>F</sub> [s]	f [-]	t <sub>S</sub> [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	t <sub>B</sub> [s/Fz]	n <sub>C</sub> [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N <sub>GE</sub> [Fz]	n <sub>H</sub> [Fz]	h [%]	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	l <sub>Stau</sub> [m]	w [s]	QSV
1	K1(2)	28	0,467	32	408	6,8	2000	1,80	15,6	933	0,437	0,00	4,6	68				10,7	A
2	K1(1)	3,6	0,060	56,4	68	1,1	2000	1,80	2,0	120	0,567	0,00	1,1	100				27,4	B
3	K2(8,9)	28	0,467	32	864	14,4	2000	1,80	15,6	933	0,926	5,66	14,4	100				36,9	C
4	K3(10,12)	14	0,233	46	283	4,7	2001	1,80	7,8	467	0,606	0,00	4,2	89				20,5	B
5																			

Nr.	Signal	erf.Grün	gew.Grün	von	bis	Strom	Spuren	vorhQ	maxQ	Bem.	Wartezeit	Halte	MW Stau	95%Stau
[-]	[-]	[s]	[s]	Sek.	Sek.	[-]	[-]	[PkwE/h]	[PkwE/h]	[-]	[s]	[%]	[m]	[m]
1	K1	12,4	28	4	32	2	1	412	933		10,7	60	24	42
		14,2				1	1	69	136	B	63,4	179	12	18
2	B: K2	26,1	28	4	32	8	1	870	933		19,3	53	54	96
		10,0				9	0/0	273	933	BM(8)	5,4	9	6	18
3	K3	10,0	14	42	56	10	1	205	467	B	33,3	117	24	30
		10,0				12	0/0	81	467	BM(10)	9,3	16	6	6
									Wartezeit:	9,6	Std./Std.		21,0	s/PkwE
									Halte:	1111,3	H./Std.		1,0	H./PkwE

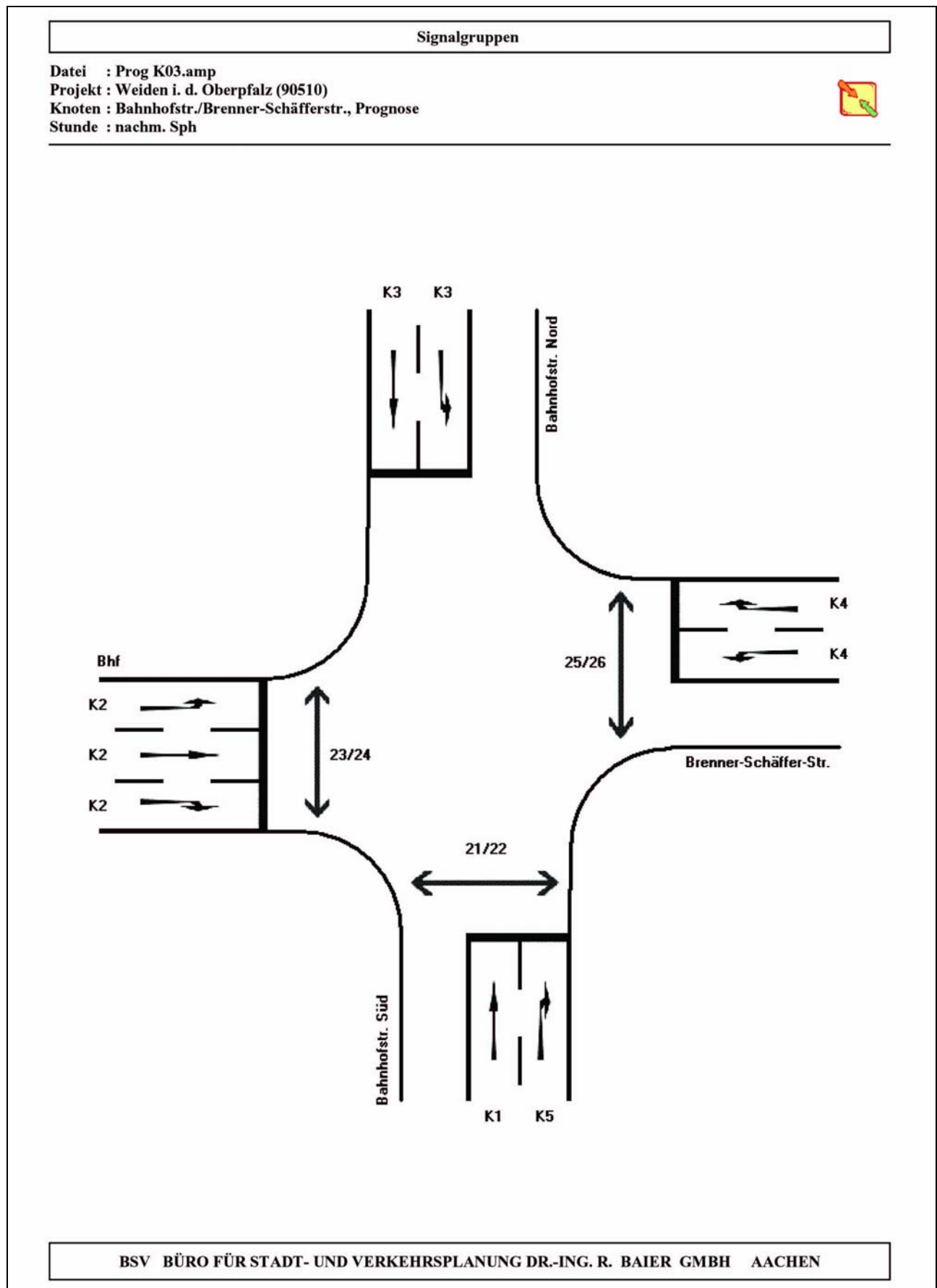
B : bedingt verträglicher Strom

M(x) : Mischspur mit Strom x

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t <sub>F</sub> [s]	w <sub>max</sub> [s]	P [Fg]	t <sub>vor</sub> [s]	t <sub>fluss</sub> [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	F1	11	49	2	--	3,8		20,0	C
2	F2	11	49	2	--	3,8		20,0	C
3	F3	17	43	2	--	3,8		15,4	B
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

Bahnhofsvorplatz/Brenner-Schäffer-Straße/Bahnhofstraße – Signalgruppen  
(Konzeptfall)



Bahnhofsvorplatz/Brenner-Schäffer-Straße/Bahnhofstraße - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen (Konzeptfall)

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																					
Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)												Stadt:									
Knotenpunkt: Bahnhofstr./Brenner-Schäfferstr., Prognose												Datum:									
Zeitschnitt: nachm. Sph												Bearbeiter:									
t <sub>U</sub> = 99 s										T = 60 min											
Nr.	Bez.	t <sub>F</sub> [s]	f [-]	t <sub>S</sub> [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	t <sub>B</sub> [s/Fz]	n <sub>C</sub> [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N <sub>GE</sub> [Fz]	n <sub>H</sub> [Fz]	h [%]	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	l <sub>Stau</sub> [m]	w [s]	QSV		
1	K1(5)	36	0,364	63	567	15,6	1967	1,83	19,7	715	0,793	1,57	14,6	94	95	17,23	103	36,1	C		
2	K2(1)	13	0,131	86	67	1,8	2000	1,80	7,2	263	0,255	0,00	1,7	94	95	3,74	22	38,6	C		
3	K2(2)	13	0,131	86	47	1,3	1614	2,23	5,8	212	0,222	0,00	1,2	92	95	2,91	17	38,5	C		
4	K2(3)	11,7	0,118	87,3	70	1,9	1938	1,86	6,3	229	0,306	0,00	1,8	95	95	3,90	23	39,9	C		
5	K3(11)	51	0,515	48	580	16,0	2000	1,80	28,3	1030	0,563	0,00	10,9	68	95	12,44	75	16,4	A		
6	K3(10)	15,8	0,160	83,2	203	5,6	1999	1,80	8,8	319	0,636	0,00	5,2	93	95	8,35	50	38,9	C		
7	K4(7)	14	0,141	85	60	1,7	1810	1,99	7,0	256	0,234	0,00	1,5	88	95	3,43	21	37,7	C		
8	K4(9)	14	0,141	85	164	4,5	1967	1,83	7,6	278	0,590	0,00	4,2	93	95	7,20	43	39,8	C		
9	K5(6)	34,6	0,349	64,4	82	2,3	1997	1,80	19,2	698	0,117	0,00	1,5	65	95	3,52	21	21,8	B		
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
					q <sub>K</sub> =	1840	Fz/h				C <sub>K</sub> =	4000	Fz/h				ḡ = 0,5840				ḡ <sub>maßg</sub> =

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t <sub>F</sub> [s]	w <sub>max</sub> [s]	P [Fg]	t <sub>vor</sub> [s]	t <sub>fluss</sub> [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	21/22	22	77	3	--	5,4		29,9	D
2	23/24	36	63	3	--	5,4		20,0	C
3	25/26	24	75	3	--	5,4		28,4	D
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

Bahnhofstraße/Frauenrichter Straße/Weigelstraße – Signalgruppen  
(Konzeptfall)

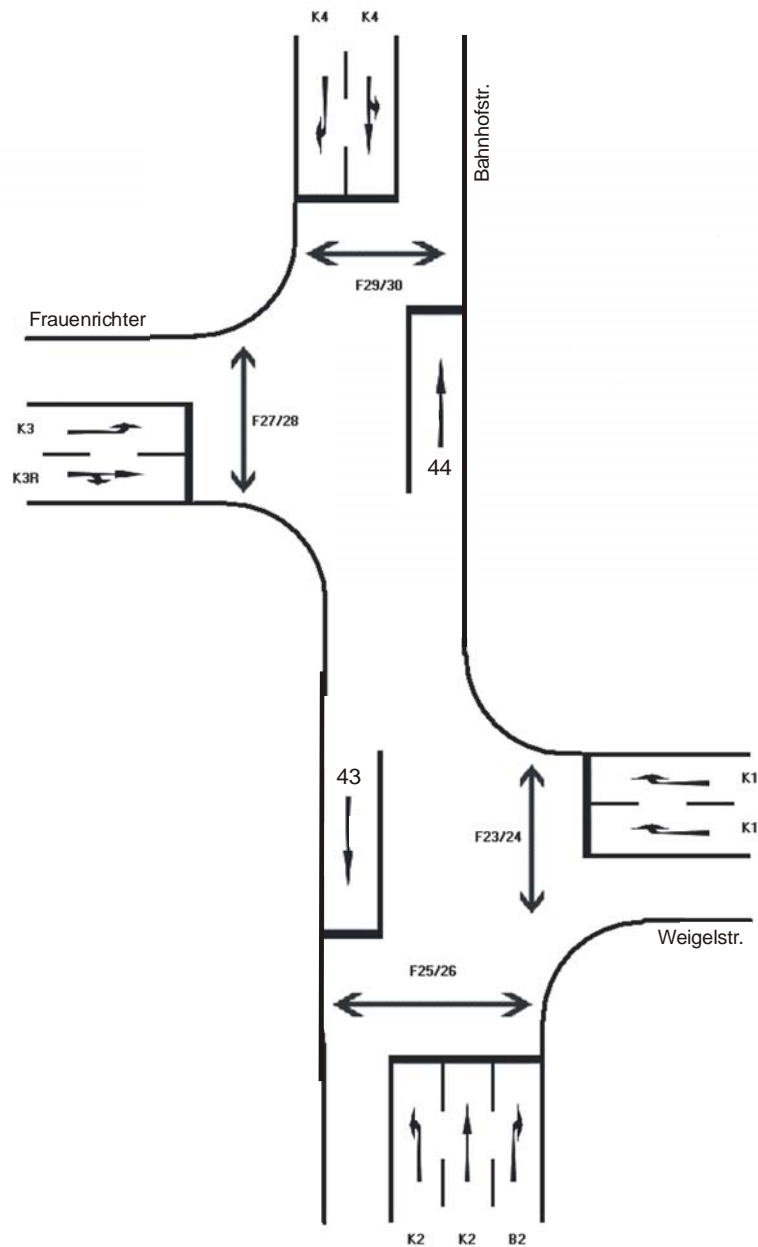
Zwischenzeitenmatrix zwischen Signalgruppen

Datei : Prog-K04 NEU2.amp

Projekt : Weiden i. d. Oberpfalz (90510)

Knoten : Bahnhofstr./Frauenrichter Str./Weigelstr., Prognose

Stunde : nachm. Sph



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

Bahnhofstraße/Frauenrichter Straße/Weigelstraße - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen  
(Konzeptfall)

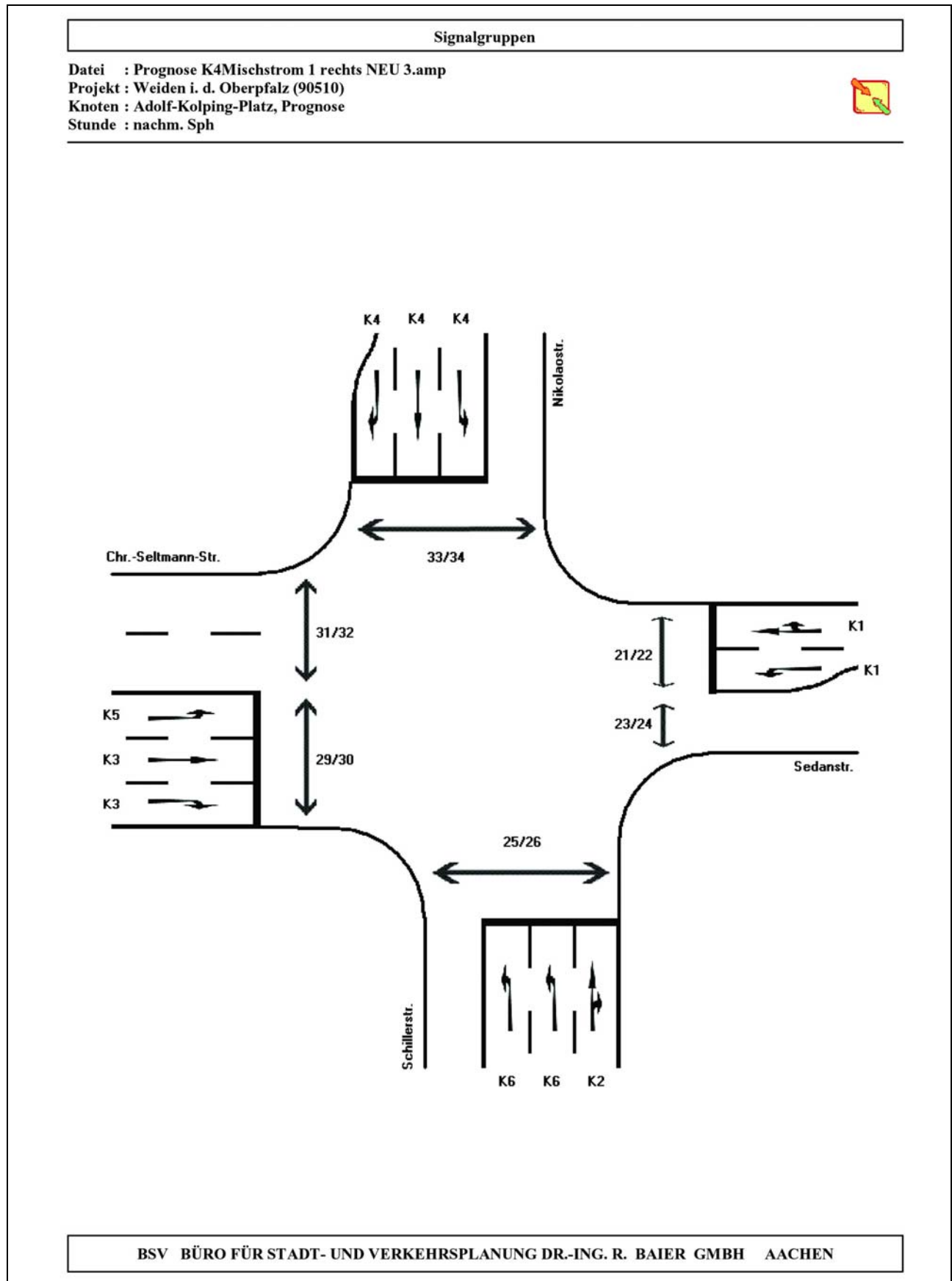
HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)		Stadt: _____																			
Knotenpunkt: Bahnhofstr./Frauenrichter Str./Weigelstr., Prognose		Datum: _____																			
Zeitabschnitt: nachm. Sph		Bearbeiter: _____																			
t <sub>U</sub> = 99 s		T = 60 min																			
Nr.	Bez.	t <sub>F</sub> [s]	f [-]	t <sub>S</sub> [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	t <sub>B</sub> [s/Fz]	n <sub>C</sub> [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N <sub>GE</sub> [Fz]	n <sub>H</sub> [Fz]	h [%]	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	l <sub>Stau</sub> [m]	w [s]	QSV		
1	K1(12)	11	0,111	88	134	3,7	2000	1,80	6,1	222	0,603	0,00	3,5	95	95	6,34	38	41,9	C		
2	K1(7)	11	0,111	88	116	3,2	2000	1,80	6,1	222	0,522	0,00	3,0	94	95	5,68	34	41,5	C		
3	K2(6)	33	0,333	66	558	15,3	2000	1,80	18,3	667	0,837	2,06	15,0	98	95	18,22	109	41,7	C		
4	K2(5)	10,8	0,109	88,2	68	1,9	1998	1,80	6,0	218	0,312	0,00	1,7	89	95	3,85	23	40,7	C		
5	K3(1)	14	0,141	85	227	6,2	2000	1,80	7,8	283	0,803	2,02	6,2	100	95	11,97	72	66,9	D		
6	K4(10,9)	51,8	0,523	47,2	961	26,4	2001	1,80	28,8	1047	0,918	4,43	26,4	100	95	24,01	144	36,9	C		
7	43(4)	75	0,758	24	992	27,3	2000	1,80	41,7	1515	0,655	0,04	13,2	48	95	11,02	66	5,9	A		
8	44(8)	76	0,768	23	887	24,4	2000	1,80	42,2	1535	0,578	0,00	10,2	42	95	9,69	58	4,8	A		
9	K3R(2,3)	20	0,202	79	267	7,3	2000	1,80	11,1	404	0,661	0,14	6,8	93	95	10,14	61	37,6	C		
10	46(11)	12	0,121	87	158	4,3	1997	1,80	6,7	242	0,653	0,04	4,1	95	95	7,18	43	42,1	C		
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
		q <sub>K</sub> =		4368		Fz/h		C <sub>K</sub> =		6355		Fz/h		ḡ = 0,7180		ḡ <sub>maßg</sub> =					

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t <sub>F</sub> [s]	w <sub>max</sub> [s]	P [Fg]	t <sub>vor</sub> [s]	t <sub>fuss</sub> [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	23/24	11	88	3	--	5,4		39,1	F
2	25/26	9	90	3	--	5,4		40,9	F
3	27/28	43	56	3	--	5,4		15,8	B
4	29/30	9	90	3	--	5,4		40,9	F
5									
6									
7									
8									
9									
10									

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

# Adolf-Kolping-Platz – Signalgruppen (Konzeptfall)



Adolf-Kolping-Platz - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen  
(Konzeptfall)

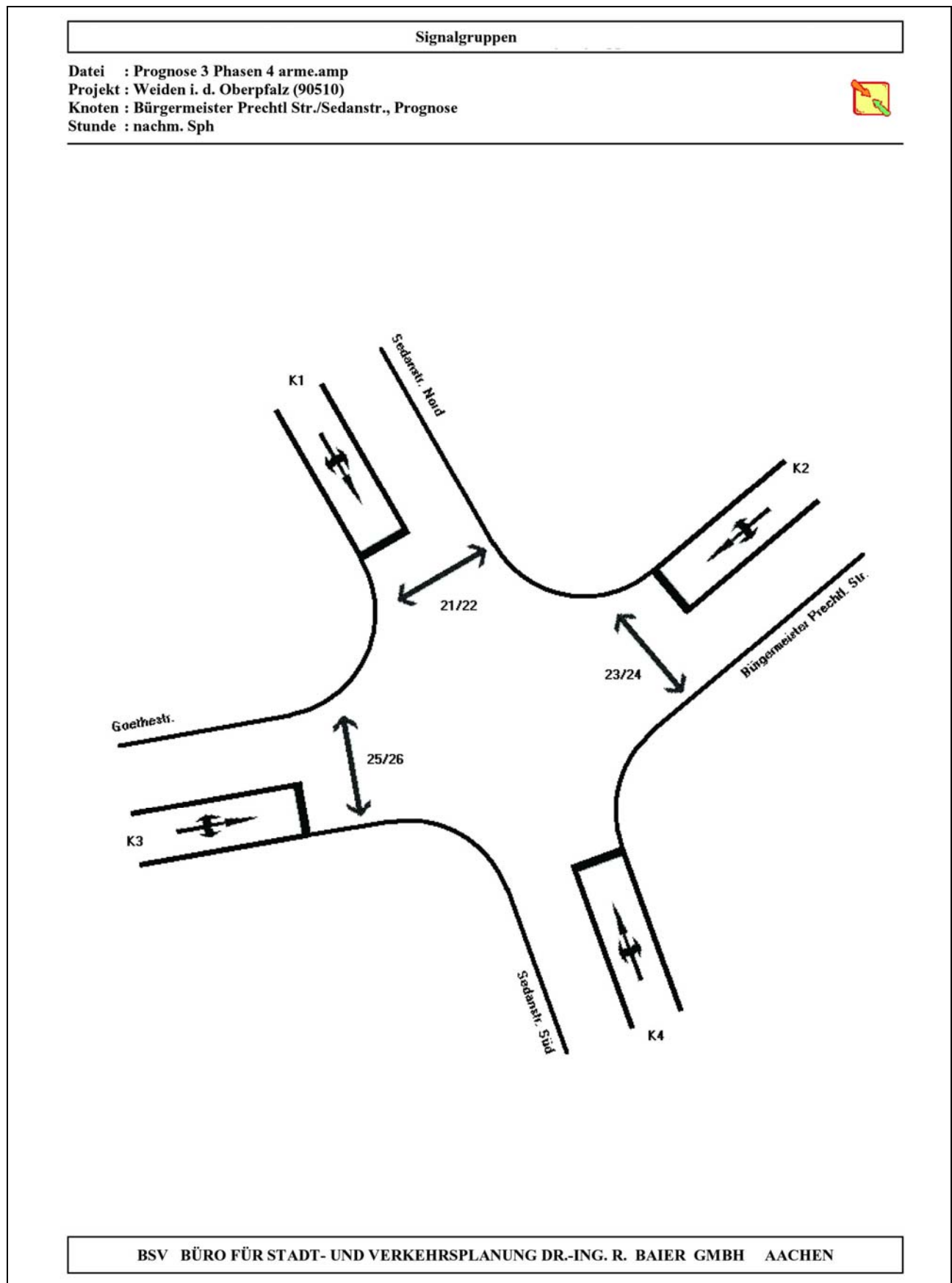
HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																				
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																				
Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)												Stadt: _____										
Knotenpunkt: Adolf-Kolping-Platz, Prognose												Datum: _____										
Zeitabschnitt: nachm. Sph												Bearbeiter: _____										
$t_U = 99 \text{ s}$												$T = 60 \text{ min}$										
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	$f$ [-]	$t_S$ [s]	$q$ [Fz/h]	$m$ [Fz]	$q_S$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$n_C$ [Fz]	$C$ [Fz/h]	$g$ [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	$h$ [%]	$S$ [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{\text{Stau}}$ [m]	$w$ [s]	QSV			
1	K1(8,7,9)	24	0,242	75	526	14,5	2116	1,70	14,1	513	1,025	15,23	14,5	100	95	34,84	209	144,7	F			
2	K2(5,6)	42	0,424	57	569	15,6	1998	1,80	23,3	848	0,671	0,23	12,7	81	95	14,38	86	23,9	B			
3	K3(2)	36	0,364	63	285	7,8	1967	1,83	19,7	715	0,398	0,00	5,8	74	95	8,76	53	23,4	B			
4	K3(3)	36	0,364	63	352	9,7	1966	1,83	19,7	715	0,492	0,00	7,5	77	95	10,36	62	24,4	B			
5	K4(11,12)	24	0,242	75	571	15,7	2567	1,40	17,1	622	0,917	4,18	15,7	100	95	22,86	137	60,7	D			
6	K4(10)	5,4	0,055	93,6	57	1,6	1998	1,80	3,0	109	0,523	0,00	1,5	94	95	3,54	21	45,5	C			
7	K5(1)	15,4	0,156	83,6	241	6,6	1999	1,80	8,6	311	0,775	1,64	6,6	100	95	11,79	71	59,2	D			
8	K6(4)	16	0,162	83	267	7,3	2000	1,80	8,9	323	0,826	2,28	7,3	100	95	13,35	80	65,5	D			
9	K6(4)	16	0,162	83	267	7,3	2000	1,80	8,9	323	0,826	2,28	7,3	100	95	13,35	80	65,5	D			
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						
					$q_K =$	3135	Fz/h						$C_K =$	4479	Fz/h	$\bar{g} = 0,7620$					$\bar{g}_{\text{maßg}} = 0,9408$	

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	$t_F$ [s]	$w_{\text{max}}$ [s]	$P$ [Fg]	$t_{\text{vor}}$ [s]	$t_{\text{fuss}}$ [s]	Bemerkung	$w$ [s]	QSV
1	21/22	22	77	3	--	5,4		29,9	D
2	23/24	22	77	3	--	5,4		29,9	D
3	25/26	22	77	3	--	5,4		29,9	D
4	29/30	22	77	3	--	5,4		29,9	D
5	31/32	22	77	3	--	5,4		29,9	D
6	33/34	22	77	3	--	5,4		29,9	D
7									
8									
9									
10									

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

Bürgermeister-Prechtl-Straße/Goethestraße/Sedanstraße – Signalgruppen  
(Konzeptfall)



Bürgermeister-Prechtl-Straße/Goethestraße/Sedanstraße - Verkehrsqualitätsnachweis und Stau-  
längen (Konzeptfall)

<b>HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage</b>																			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<b>Formblatt 3</b>	<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>																								
<b>a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr</b>																									
Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)										Stadt:															
Knotenpunkt: Bürgermeister Prechtl Str./Sedanstr., Prognose										Datum:															
Zeitraum: nachm. Sph										Bearbeiter:															
$t_U = 99 \text{ s}$										$T = 60 \text{ min}$															
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	$f$ [-]	$t_S$ [s]	$q$ [Fz/h]	$m$ [Fz]	$q_S$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$n_C$ [Fz]	$C$ [Fz/h]	$g$ [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	$h$ [%]	$S$ [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{Stau}$ [m]	$w$ [s]	QSV						
1	K1(10,12,11)	31,4	0,317	67,6	364	10,0	1999	1,80	17,4	634	0,574	0,00	8,4	84	95	11,26	68	28,2	B						
2	K2(8,9,7)	39	0,394	60	448	12,3	2000	1,80	21,7	788	0,569	0,00	9,6	78	95	12,09	73	23,4	B						
3	K3(2,1,3)	19,9	0,201	79,1	177	4,9	1998	1,80	11,0	402	0,441	0,00	4,3	88	95	7,22	43	34,7	B						
4	K4(5,4,6)	19	0,192	80	9	0,2	2000	1,80	10,6	384	0,023	0,00	0,2	100	95	0,96	6	32,5	B						
5																									
6																									
7																									
8																									
9																									
10																									
11																									
12																									
13																									
14																									
15																									
16																									
17																									
18																									
19																									
20																									
$q_K =$					998	Fz/h	$C_K =$					2208	Fz/h	$\bar{g} =$					0,5432	$\bar{g}_{maßg} =$					0,5305

<b>b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger</b>									
Nr.	Bezeichnung	$t_F$ [s]	$w_{max}$ [s]	$P$ [Fg]	$t_{vor}$ [s]	$t_{fuss}$ [s]	Bemerkung	$w$ [s]	QSV
1	21/22	22	77	3	--	5,4		29,9	D
2	23/24	22	77	3	--	5,4		29,9	D
3	25/26	29	70	3	--	5,4		24,7	C
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

<b>BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN</b>									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Friedrich-Ebert-Straße/Leuchtenberger Straße - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen  
(Konzeptfall)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Kfz.-Verkehr



Datei: Prognose K 7.KRS  
Projekt: Weiden  
Projekt-Nummer: 90510  
Knoten: Friedrich-Ebert-Str./Leuchtenberger Str.  
Stunde: nachm. Sph

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Friedrich-Ebert-Straße	1	1	174	579	1086	0,53	507	7	A
2	Leuchtenberger Stra.	1	1	422	392	877	0,45	485	7	A
3	Friedrich-Ebert-Straße	1	1	157	465	1101	0,42	636	6	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Friedrich-Ebert-Straße	1	1	174	579	1086	0,8	3	5	A
2	Leuchtenberger Stra.	1	1	422	392	877	0,6	2	4	A
3	Friedrich-Ebert-Straße	1	1	157	465	1101	0,5	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1436 PKW-E/h  
davon Kraftfahrzeuge : 1425 Kfz/h  
  
Summe aller Wartezeiten : 2,7 Kfz-h/h  
Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,7 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001  
Wartezeit : HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit  $F_{kh} = 0,8$  /  $T = 3600$   
Staulängen : Wu, 1997  
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL Version 7.1.9

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. R. Baier GmbH

Aachen

Friedrich-Ebert-Straße/Rampe B22/Edeldorfer Straße - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen (Konzeptfall)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Kfz.-Verkehr



Datei: Prognose K8.KRS  
 Projekt: Weiden  
 Projekt-Nummer: 90510  
 Knoten: Friedrich-Ebert-Str./Vohenstraußer Str./Edeldorfer Weg/B22 K8  
 Stunde: nachm. Sph

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Friedrich-Ebert-Str.	1	1	208	843	1057	0,80	214	16	B
2	Zufahrt B22	1	1	745	154	626	0,25	472	8	A
3	Vohenstraußer Str.	1	1	147	525	1110	0,47	585	6	A
4	Edeldorfer Str.	1	1	551	137	774	0,18	637	6	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Friedrich-Ebert-Str.	1	1	208	843	1057	2,7	11	16	B
2	Zufahrt B22	1	1	745	154	626	0,2	1	1	A
3	Vohenstraußer Str.	1	1	147	525	1110	0,6	3	4	A
4	Edeldorfer Str.	1	1	551	137	774	0,1	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr  
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1659 PKW-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1646 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 5,2 Kfz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 11,3 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001  
 Wartezeit : HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL Version 7.1.9

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. R. Baier GmbH

Aachen

Bahnhofstraße/Obere Bauscherstraße/Dr.-Seeling-Straße - Signalgruppen  
(Konzeptfall)

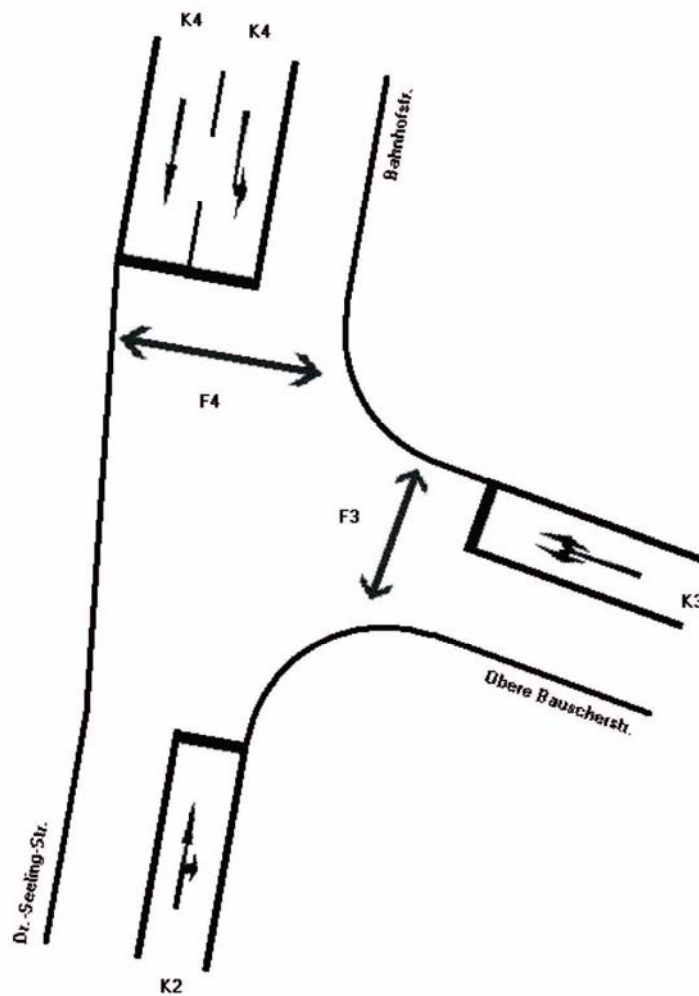
Signalgruppen

Datei : K09 Prog.amp

Projekt : Weiden i. der Oberpfalz (90510)

Knoten : Dr.-Seeling-Str./Bahnhofstr./Obere Bauscherstr., Prognose

Stunde : nachm. Sph



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

Bahnhofstraße/Obere Bauscherstraße/Dr.-Seeling-Straße - Verkehrsqualitätsnachweis und Stau-  
längen (Konzeptfall)

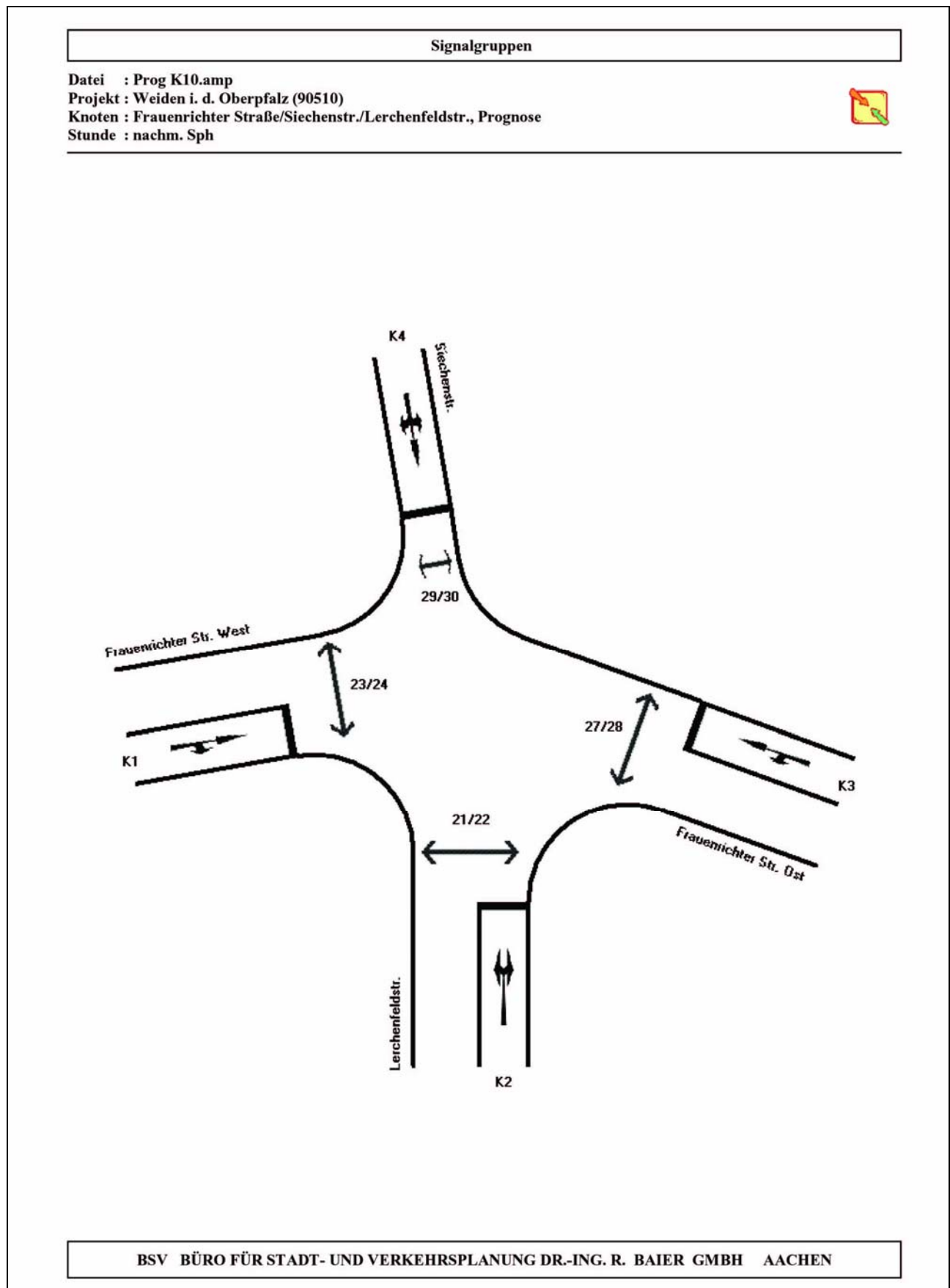
**HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																				
Projekt: Weiden i. der Oberpfalz (90510)														Stadt:						
Knotenpunkt: Dr.-Seeling-Str./Bahnhofstr./Obere Bauscherstr., Prognose														Datum:						
Zeitraum: nachm. Sph														Bearbeiter:						
$t_U = 60 \text{ s}$										$T = 60 \text{ min}$										
Nr.	Bez.	$t_f$ [s]	$f$ [-]	$t_s$ [s]	$q$ [Fz/h]	$m$ [Fz]	$q_s$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$n_C$ [Fz]	$C$ [Fz/h]	$g$ [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	$h$ [%]	$S$ [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{\text{Stau}}$ [m]	$w$ [s]	QSV	
1	K2(5,6)	25	0,417	35	653	10,9	1968	1,83	13,7	820	0,796	1,76	10,4	95	95	12,92	78	23,0	B	
2	K3(7,9)	12	0,200	48	48	0,8	2000	1,80	6,7	400	0,120	0,00	0,7	88	95	1,99	12	19,7	A	
3	K4(11)	34	0,567	26	799	13,3	2000	1,80	18,9	1133	0,705	0,63	10,0	75	95	10,68	66	11,4	A	
4	K4(10)	11,6	0,193	48,4	48	0,8	2007	1,79	6,5	388	0,124	0,00	0,7	88	95	2,00	12	20,0	A	
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
					$q_K =$	1548	Fz/h				$C_K =$	2741	Fz/h				$\bar{g} = 0,7072$			$\bar{g}_{\text{maßg}} = 0,7497$

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	$t_f$ [s]	$w_{\text{max}}$ [s]	$P$ [Fg]	$t_{\text{vor}}$ [s]	$t_{\text{fluss}}$ [s]	Bemerkung	$w$ [s]	QSV
1	F3	14	46	2	--	3,8		17,6	B
2	F4	11	49	2	--	3,8		20,0	C
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

**BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN**

Frauenrichter Straße/Lerchenfeldstraße/Siechenstraße – Signalgruppen  
(Konzeptfall)



Frauenrichter Straße/Lerchenfeldstraße/Siechenstraße - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen (Konzeptfall)

<b>HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage</b>																			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<b>Formblatt 3</b>	<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>																						
	<b>a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr</b>																						
	Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)										Stadt: _____												
	Knotenpunkt: Frauenrichter Straße/Siechenstr./Lerchenfeldstr., Prognose										Datum: _____												
Zeitausschnitt: nachm. Sph										Bearbeiter: _____													
$t_U = 99 \text{ s}$										$T = 60 \text{ min}$													
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	$f$ [-]	$t_S$ [s]	$q$ [Fz/h]	$m$ [Fz]	$q_S$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$n_C$ [Fz]	$C$ [Fz/h]	$g$ [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	$h$ [%]	$S$ [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{Stau}$ [m]	$w$ [s]	QSV				
1	K1(2,3)	55,9	0,565	43,1	337	9,3	2000	1,80	31,1	1129	0,298	0,00	4,9	53	95	7,43	45	11,3	A				
2	K2(4,6)	17,3	0,175	81,7	24	0,7	1969	1,83	9,5	344	0,070	0,00	0,6	86	95	1,79	11	34,1	B				
3	K3(8,7)	55,2	0,558	43,8	308	8,5	1967	1,83	30,2	1097	0,281	0,00	4,4	52	95	7,02	42	11,5	A				
4	K4(11,10,12)	20,4	0,206	78,6	52	1,4	1803	2,00	10,2	371	0,140	0,00	1,2	86	95	2,94	18	32,1	B				
5																							
6																							
7																							
8																							
9																							
10																							
11																							
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
$q_K =$					721	$C_K =$					2941	$\bar{g} =$					0,2718	$\bar{g}_{maßg} =$					0,2769

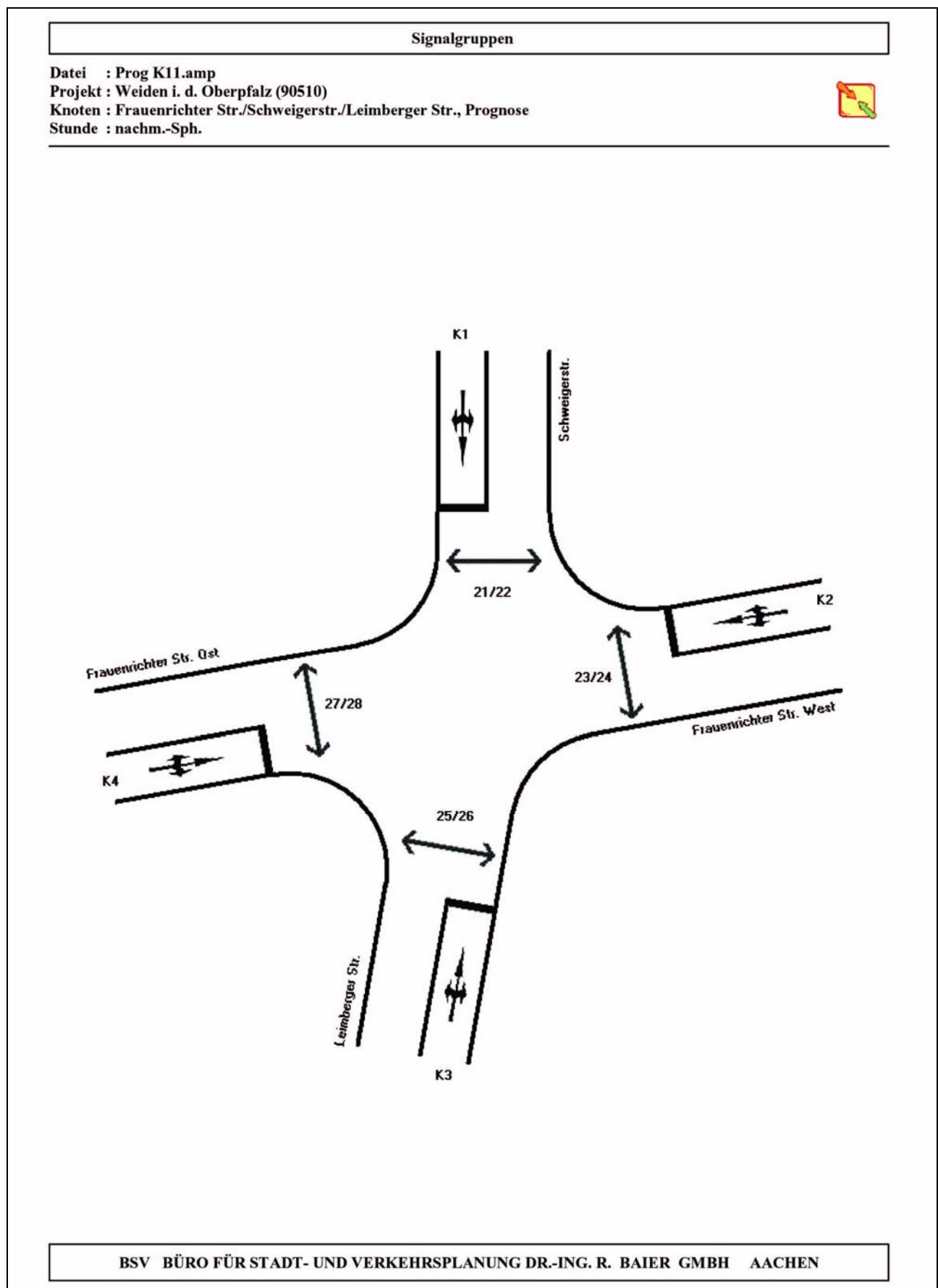
  

<b>b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger</b>									
Nr.	Bezeichnung	$t_F$ [s]	$w_{max}$ [s]	$P$ [Fg]	$t_{vor}$ [s]	$t_{fuss}$ [s]	Bemerkung	$w$ [s]	QSV
1	21/22	25	74	3	--	5,4		27,7	D
2	23/24	24	75	3	--	5,4		28,4	D
3	27/28	24	75	3	--	5,4		28,4	D
4	29/30	25	74	3	--	5,4		27,7	D
5									
6									
7									
8									
9									
10									

<b>BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN</b>	
--	--

Frauenrichter Straße/Leimbergerstraße/Schweigerstraße – Signalgruppen  
(Konzeptfall)



Frauenrichter Straße/Leimbergerstraße/Schweigerstraße - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen (Konzeptfall)

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																					
a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																							
Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)												Stadt:											
Knotenpunkt: Frauenrichter Str./Schweigerstr./Leimberger Str., Prognose												Datum:											
Zeitraum: nachm.-Sph.												Bearbeiter:											
t <sub>U</sub> = 99 s										T = 60 min													
Nr.	Bez.	t <sub>F</sub> [s]	f [-]	t <sub>S</sub> [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	t <sub>B</sub> [s/Fz]	n <sub>C</sub> [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N <sub>GE</sub> [Fz]	n <sub>H</sub> [Fz]	h [%]	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	l <sub>Stau</sub> [m]	w [s]	QSV				
1	K1(11,10,12)	21,3	0,215	77,7	246	6,8	1999	1,80	11,8	430	0,572	0,00	6,1	90	95	9,21	55	34,8	B				
2	K2(8,7,9)	51,1	0,516	47,9	356	9,8	2000	1,80	28,4	1033	0,345	0,00	5,8	59	95	8,42	51	14,1	A				
3	K3(5,4,6)	20,4	0,206	78,6	187	5,1	1995	1,80	11,3	411	0,455	0,00	4,5	88	95	7,50	45	34,4	B				
4	K4(2,1,3)	23,4	0,236	75,6	330	9,1	2001	1,80	13,0	473	0,698	0,60	8,4	92	95	12,17	73	39,1	C				
5																							
6																							
7																							
8																							
9																							
10																							
11																							
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
q <sub>K</sub> =					1119	Fz/h	C <sub>K</sub> =					2347	Fz/h	ḡ = 0,5174					ḡ <sub>maßg</sub> =				

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t <sub>F</sub> [s]	w <sub>max</sub> [s]	P [Fg]	t <sub>vor</sub> [s]	t <sub>fuss</sub> [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	21/22	24	75	3	--	5,4		28,4	D
2	23/24	22	77	3	--	5,4		29,9	D
3	25/26	24	75	3	--	5,4		28,4	D
4	27/28	22	77	3	--	5,4		29,9	D
5									
6									
7									
8									
9									
10									

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

## Rotkreuzplatz – Signalgruppen (Konzeptfall)

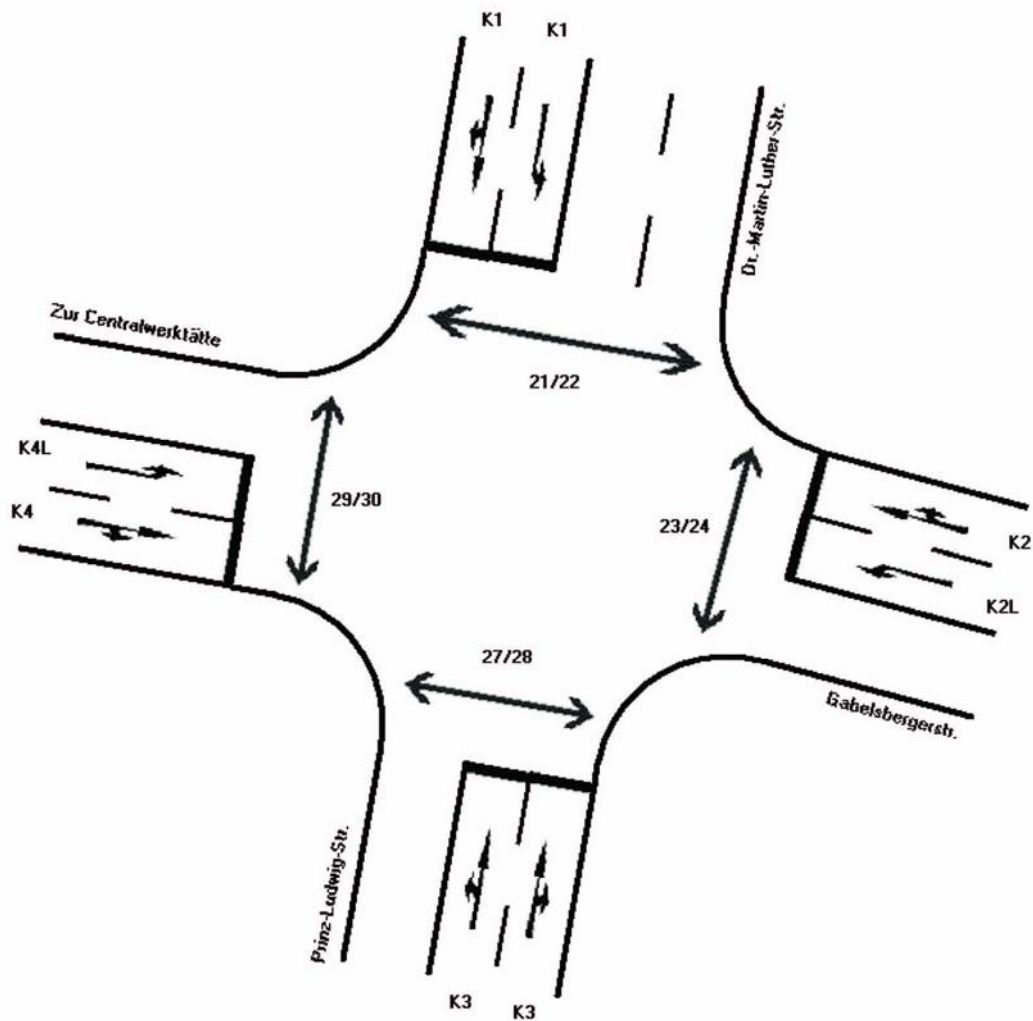
### Signalgruppen

Datei : Prog K12.amp

Projekt : Weiden i. d. Oberpfalz (90510)

Knoten : Prinz-Ludwig-Str./Gabelsbergerstr./Dr.-Martin-Luther-Str., Prognose

Stunde : nachm. Sph



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

Rotkreuzplatz - Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen  
(Konzeptfall)

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt: Weiden i. d. Oberpfalz (90510)		Stadt: _____																		
Knotenpunkt: Prinz-Ludwig-Str./Gabelsbergerstr./Dr.-Martin-Luther-Str., Prognose		Datum: _____																		
Zeitabschnitt: nachm. Sph		Bearbeiter: _____																		
t <sub>U</sub> = 99 s		T = 60 min																		
Nr.	Bez.	t <sub>F</sub> [s]	f [-]	t <sub>S</sub> [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	t <sub>B</sub> [s/Fz]	n <sub>C</sub> [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N <sub>GE</sub> [Fz]	n <sub>H</sub> [Fz]	h [%]	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	l <sub>Stau</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	K1(11,12)	51	0,515	48	439	12,1	2000	1,80	28,3	1030	0,426	0,00	7,5	62	95	9,95	60	14,9	A	
2	K1(10)	10,8	0,109	88,2	135	3,7	1998	1,80	6,0	218	0,619	0,00	3,5	95	95	6,38	38	42,1	C	
3	K2(8,9)	29,9	0,302	69,1	246	6,8	1998	1,80	16,6	604	0,408	0,00	5,4	79	95	8,40	50	27,5	B	
4	K2L(7)	16,2	0,164	82,8	44	1,2	2004	1,80	9,0	328	0,134	0,00	1,0	83	95	2,71	16	35,4	C	
5	K3(5,4)	43,9	0,443	55,1	358	9,8	1998	1,80	24,4	886	0,404	0,00	6,7	68	95	9,44	57	18,7	A	
6	K3(5,6)	50	0,505	49	408	11,2	2000	1,80	27,8	1010	0,404	0,00	7,0	63	95	9,54	57	15,2	A	
7	K4(2,3)	31	0,313	68	92	2,5	2000	1,80	17,2	626	0,147	0,00	1,8	72	95	3,97	24	24,5	B	
8	K4L(1)	8,4	0,085	90,6	82	2,3	1992	1,81	4,6	169	0,485	0,00	2,2	96	95	4,49	27	43,2	C	
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		q <sub>K</sub> =		1804		Fz/h		C <sub>K</sub> =		4871		Fz/h		ḡ = 0,4100		ḡ <sub>maßg</sub> =				

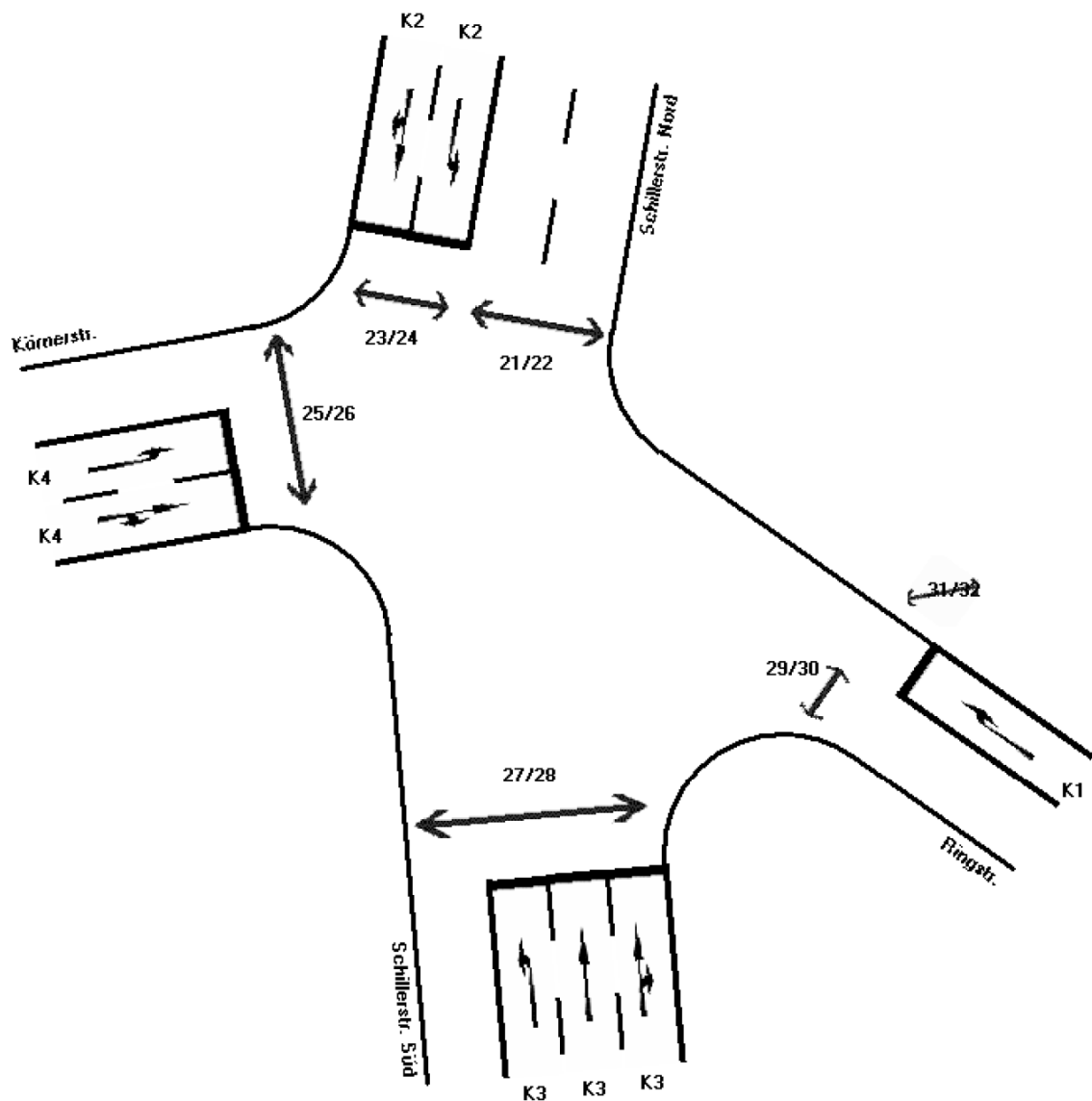
b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	t <sub>F</sub> [s]	w <sub>max</sub> [s]	P [Fg]	t <sub>vor</sub> [s]	t <sub>fluss</sub> [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	21/22	23	76	3	--	5,4		29,2	D
2	23/24	26	73	3	--	5,4		26,9	D
3	27/28	23	76	3	--	5,4		29,2	D
4	29/30	26	73	3	--	5,4		26,9	D
5									
6									
7									
8									
9									
10									

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

# Schillerstraße/Körnerstraße/Ringstraße – Signalgruppen (Konzeptfall)

## Verriegelungsmatrix zwischen Signalgruppen

Datei : P0-Körnerstr.\_Ringstr.\_Schillerstr. NEU2.amp  
Projekt : Weiden (110430)  
Knoten : Schillerstr./Körnerstr./Ringstr., Prognose  
Stunde : nachm. Sph



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

# Schillerstraße/Körnerstraße/Ringstraße – Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen (Konzeptfall)

## HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																				
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																				
Projekt: Weiden (110430)										Stadt: _____												
Knotenpunkt: Schillerstr./Körnerstr./Ringstr., Prognose										Datum: _____												
Zeitabschnitt: nachm. Sph										Bearbeiter: _____												
$t_U = 99 \text{ s}$										$T = 60 \text{ min}$												
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	f [-]	$t_S$ [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	$q_S$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$n_C$ [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	h [%]	S [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{\text{Stau}}$ [m]	w [s]	QSV			
1	K1(9)	9	0,091	90	149	4,1	2400	1,50	6,0	218	0,683	0,46	4,0	98	95	7,64	46	51,2	D			
2	K2(11,12)	54	0,545	45	724	19,9	1971	1,83	29,6	1075	0,674	0,24	14,4	72	95	14,44	87	17,0	A			
3	K2(10)	11,4	0,115	87,6	15	0,4	2006	1,79	6,4	231	0,065	0,00	0,4	100	95	1,39	8	39,0	C			
4	K3(5,6)	54	0,545	45	474	13,0	1971	1,83	29,6	1075	0,441	0,00	7,8	60	95	10,04	60	13,5	A			
5	K3(5)	54	0,545	45	475	13,1	1978	1,82	29,7	1079	0,440	0,00	7,8	60	95	10,06	60	13,5	A			
6	K3(4)	4,4	0,044	94,6	23	0,6	2003	1,80	2,4	89	0,258	0,00	0,6	100	95	1,92	12	45,7	C			
7	K4(2,3)	10,4	0,105	88,6	11	0,3	1826	1,97	5,3	192	0,057	0,00	0,3	100	95	1,15	7	39,9	C			
8	K4(1)	13	0,131	86	61	1,7	2003	1,80	7,2	263	0,232	0,00	1,5	88	95	3,50	21	38,5	C			
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						
$q_K =$					1932	$C_K =$					4222	$\bar{g} =$					0,5328	$\bar{g}_{\text{maßg}} =$				

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	$t_F$ [s]	$w_{\text{max}}$ [s]	P [Fg]	$t_{\text{vor}}$ [s]	$t_{\text{fuss}}$ [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	21/22	18	81	3	--	5,4		33,1	E
2	23/24	22	77	3	--	5,4		29,9	D
3	25/26	55	44	3	--	5,4		9,8	A
4	27/28	23	76	3	--	5,4		29,2	D
5	29/30	55	44	3	1	4,4		9,8	A
6	31/32	55	44	3	--	5,4		9,8	A
7									
8									
9									
10									

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

Schillerstraße/Goethestraße – Signalgruppen  
(Konzeptfall)

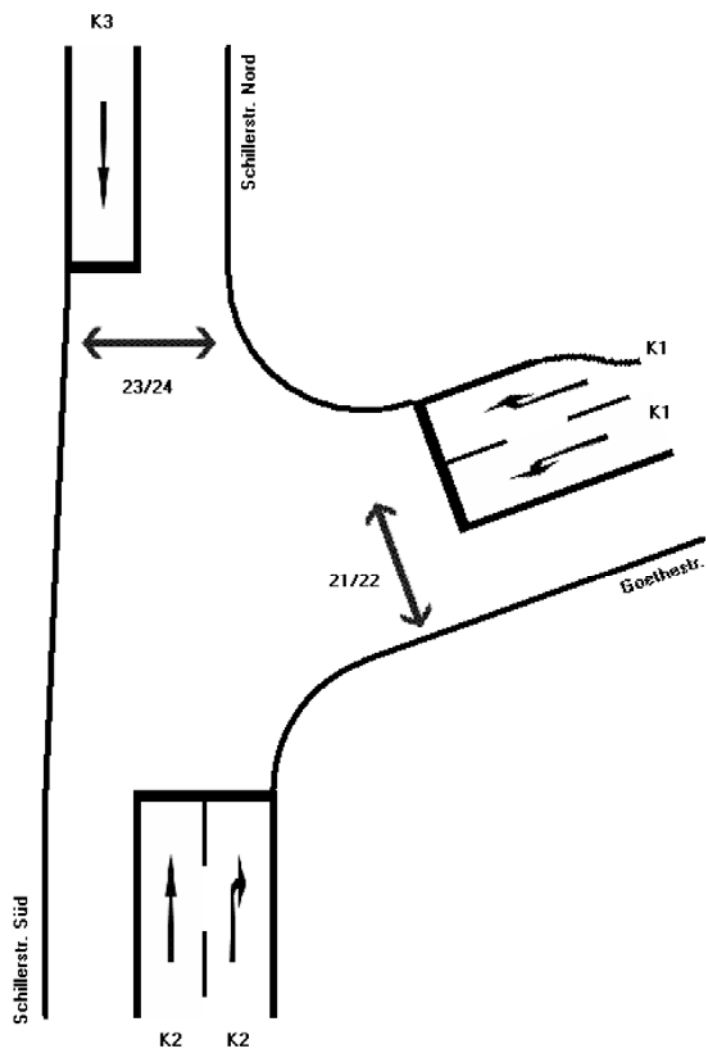
Verriegelungsmatrix zwischen Signalgruppen

Datei : P0-Goethestr.\_Schillerstr. NEU.amp

Projekt : Weiden (110430)

Knoten : Schillerstr./Goethestr., Prognose

Stunde : nachm. Sph



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

Schillerstraße/Goethestraße – Verkehrsqualitätsnachweis und Staulängen  
(Konzeptfall)

HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Weiden (110430)										Stadt: _____									
Knotenpunkt: Schillerstr./Goethestr., Prognose										Datum: _____									
Zeitabschnitt: nachm. Sph										Bearbeiter: _____									
$t_U = 99 \text{ s}$										$T = 60 \text{ min}$									
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	f [-]	$t_S$ [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	$q_S$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$n_C$ [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	h [%]	S [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{Stau}$ [m]	w [s]	QSV
1	K1(7,9)	18	0,182	81	304	8,4	2098	1,72	10,5	381	0,797	1,86	8,3	99	95	13,69	82	56,3	D
2	K2(5)	65	0,657	34	944	26,0	1698	2,12	30,7	1115	0,847	1,82	22,4	86	95	16,28	98	19,0	A
3	K2(6)	64,2	0,648	34,8	19	0,5	1698	2,12	30,3	1101	0,017	0,00	0,2	40	95	0,91	5	6,2	A
4	K3(11)	56	0,566	43	657	18,1	1967	1,83	30,6	1113	0,590	0,00	11,8	65	95	12,59	76	14,0	A
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
					$q_K =$	1924	Fz/h				$C_K =$	3710	Fz/h	$\bar{g} = 0,7431$			$\bar{g}_{maßg} =$		

b) Nachweis der Verkehrsqualität für Fußgänger									
Nr.	Bezeichnung	$t_F$ [s]	$w_{max}$ [s]	P [Fg]	$t_{vor}$ [s]	$t_{fuss}$ [s]	Bemerkung	w [s]	QSV
1	21/22	55	44	3	--	5,4		9,8	A
2	23/24	18	81	3	--	5,4		33,1	E
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. R. BAIER GMBH AACHEN

## Anlage 3: Weitere betrachtete Fragestellungen im Zuge der Bearbeitung

### Abbindung Zur Drehscheibe

Eine Forderung aus dem Luftreinhalteplan<sup>30</sup> ist die Abbindung der Straße Zur Drehscheibe von der Nikolaistraße durch bauliche Maßnahmen.

Verkehrlich wird dies als unproblematisch angesehen, weil der abgebundene südliche Teil der Straße Zur Drehscheibe durch den signalisierten Knotenpunkt Zur Centralwerkstätte/Nikolaistraße weiterhin aus und in alle Richtungen erreichbar bleibt. Ob dies aber wirklich zu einer Reduzierung der Schadstoffbelastung an der Messstelle in der Nikolaistraße führt, ist fraglich.

### Industriegebiet Weiden-West

In dem Industrie- und Gewerbegebiet Weiden-West werden die schlechte Orientierung und die damit verbundenen „Irrfahrten“ kritisiert, die durch die fehlende bzw. schlechte Wegweisung und u. a. den teilweise vorhandenen Sackgassen entstehen. Hierzu sollte der Vorschlag die in Weiden-West II vorhandenen Sackgassen durch Netzergänzungen aufzulösen untersucht werden.



**Bild 5: Luftbild Gewerbegebiet Weiden-West II**

Der Neubau von zusätzlichen Straßen wird als schwer umsetzbar eingestuft. Vielmehr wird hier empfohlen, die gebietsinterne Wegweisung mit Darstellung der Erschließungsstruktur incl. der Sackgassen ohne Wendemöglichkeiten zu verbessern. Weiterhin ist die Ausbildung des Anschlussknotens Hutschreutherstraße/Dr.-Müller-Straße im Sinne der klaren Erkennbarkeit der Hauptfahrbeziehung zu überprüfen.

<sup>30</sup> Luftreinhalteplan für die Stadt Weiden i. d. Opf., erarbeitet von der Regierung der Oberpfalz

## Teileinziehung Bismarckstraße

Die Bismarckstraße zwischen Söllnerstraße und Gabelsbergerstraße ist derzeit eine Einbahnstraße in Richtung Gabelsbergerstraße. Für die geplante Erweiterung des Klinikums soll dieser Abschnitt für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden.

Aus verkehrlicher Sicht ist hier lediglich die Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung der Bismarckstraße zwischen Söllnerstraße und Herzogstraße sowie der Moltkestraße zwischen Söllnerstraße und Sonnenstraße vorzunehmen (Bild 6), um „Sackgassenfahrten“ zu vermeiden. „Sackgassenfahrten“ würden entstehen, wenn man von der Söllnerstraße (Beidrichtungsverkehr) kommend auf den gesperrten Teil der Bismarckstraße bzw. das Ende der Einbahnstraße (Bismarckstraße) zufährt. Hier müsste dann eine Wendemöglichkeit bestehen. Da das Wenden zu Verkehrsbehinderungen führen könnte (vor allem bei Lkws) und die Orientierung schwer fällt, ist eine Ableitung der Verkehre aus der Söllnerstraße über die Bismarckstraße durch Veränderung der Einbahnstraßenführung sinnvoll.

Zusätzlich muss eine Wegeverbindung für Fußgänger- und Radfahrer über den gesperrten Bereich der Bismarckstraße erhalten bleiben.

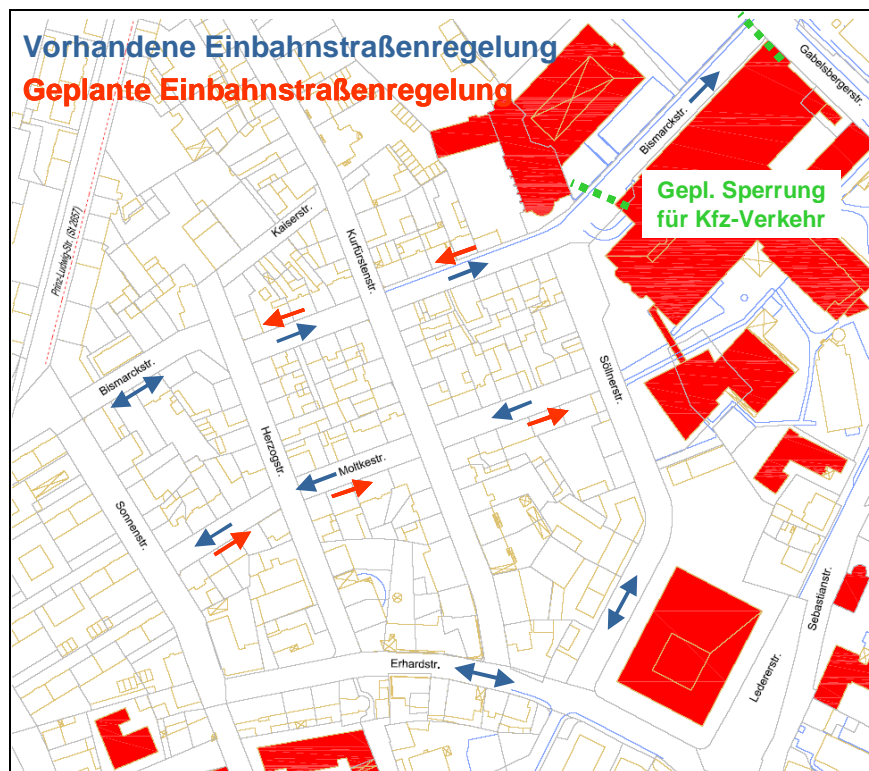


Bild 6: Einbahnstraßenregelung im Bereich der Bismarckstraße

#### **Anlage 4: Workshop Gesamtstädtisches Verkehrskonzept**

Am 25.01.2011 fand im Rahmen eines Bürgerworkshops eine Vorstellung und Diskussion zum Thema Gesamtstädtisches Verkehrskonzept Hauptverkehrsstraßen und Radverkehr statt. Vorgestellt wurden neben den Analysen zum Rad-, Fußgänger- und Öffentlichen Verkehr die Konzeptansätze im Radverkehr (incl. Beispielen).

Die anwesenden Bürger konnten ihre Meinungen zu diesen Themenfeldern äußern und diskutieren. Diese Anmerkungen und auch die schriftlichen Eingaben wurden zusammengetragen und in den folgenden Plänen mit Handlungspiktogrammen aufbereitet. Die Nummerierung entspricht der in der Tabelle 3 bzw. Liste.

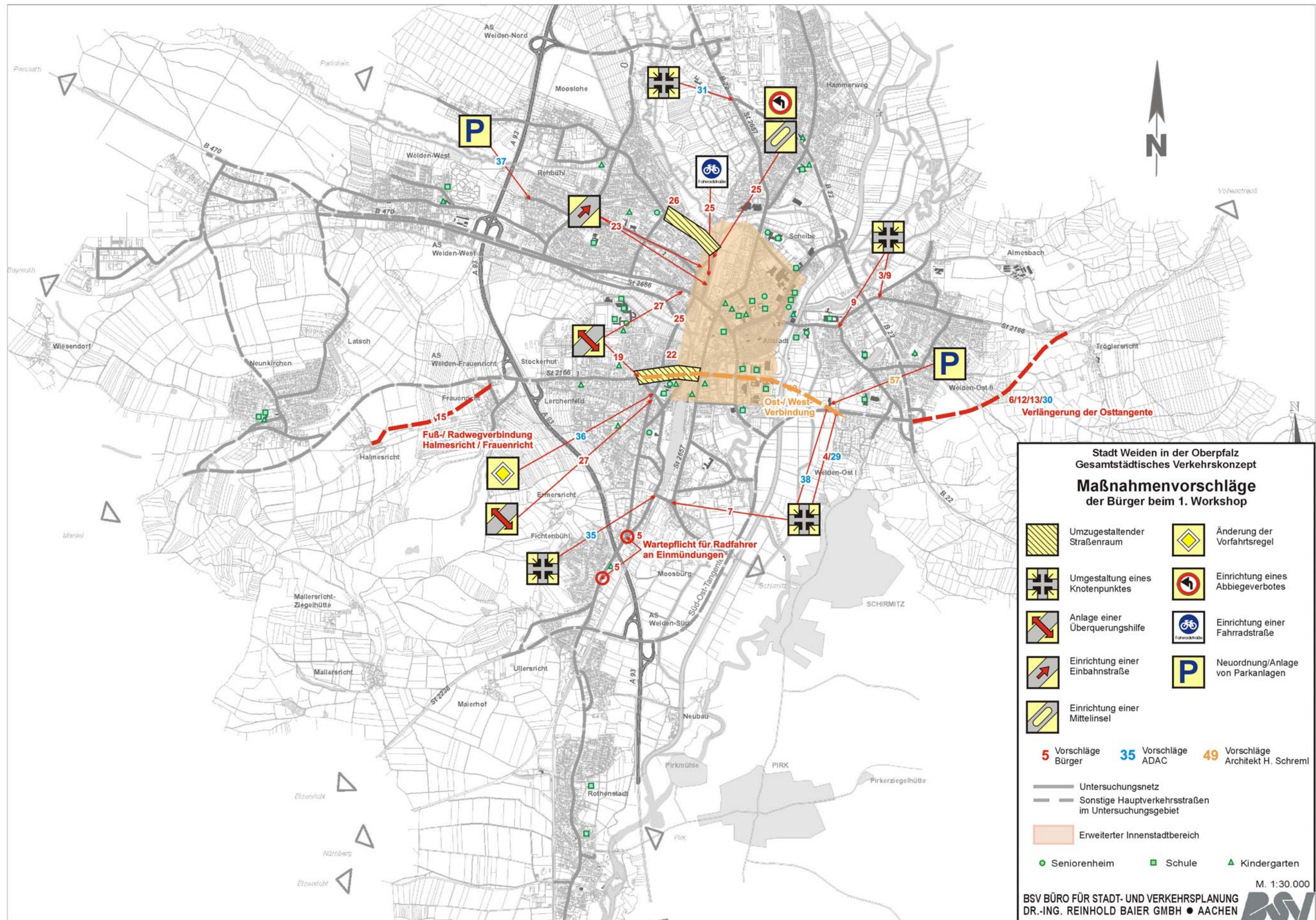
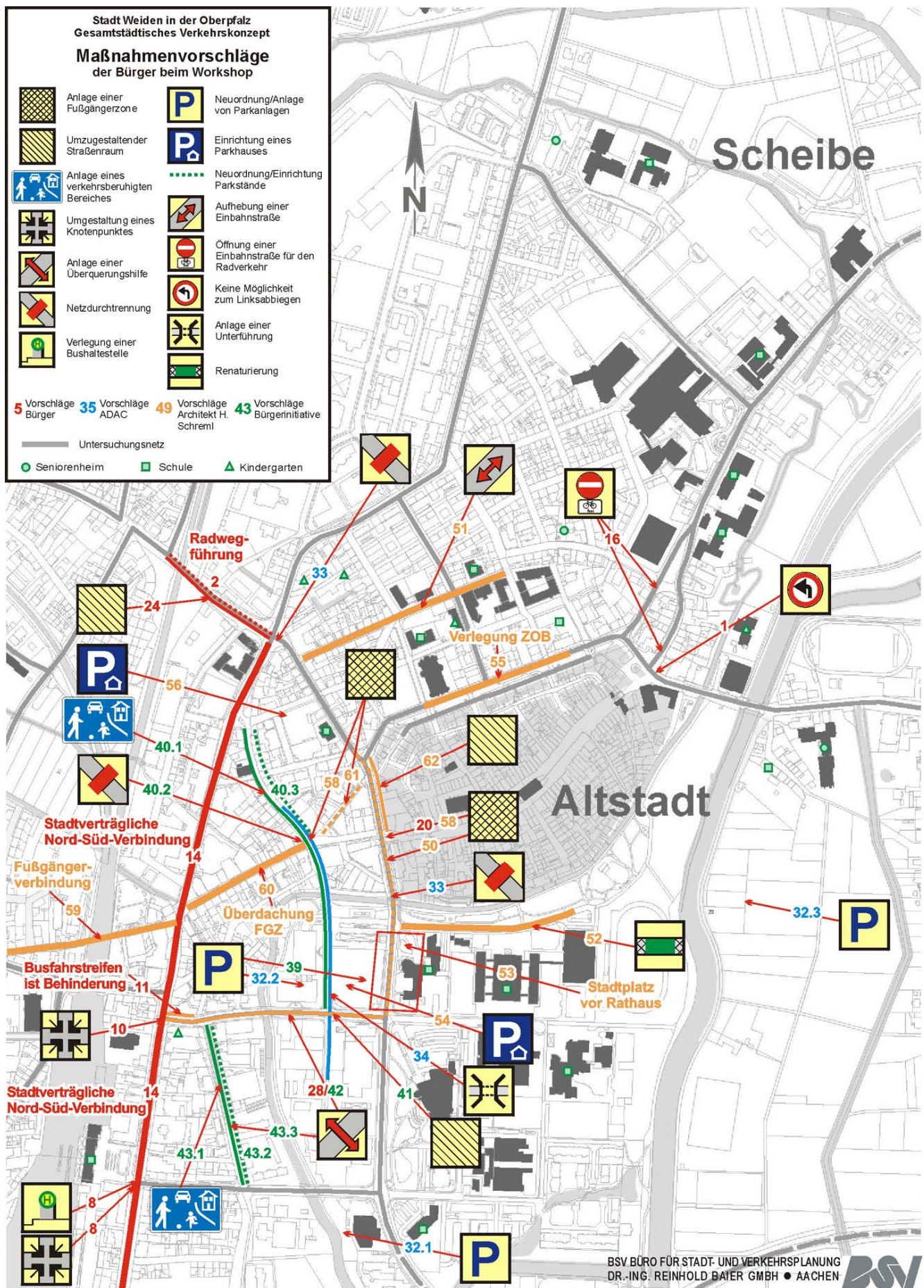


Bild 7: Maßnahmenvorschläge 1. Workshop Gesamtstadt



**Tabelle 3: Maßnahmenvorschläge während des Workshops**

Thema	Anregungen der Bürger
Bestehende Fußgängeranlagen	
Bestehende Radverkehrsanlagen	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Keine Möglichkeit zum Linksabbiegen (in Fußgängerzone Unterer Markt)</li> <li>2. Christian-Seltmann-Straße, Radwegführung Adolf-Kolping-Platz/Mooslohstraße</li> </ol>
Bestehende Überquerungshilfen	
Unfalltypensteckkarte 2009	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Kreisverkehr Vohenstraußer Straße/Friedrich-Ebert-Straße</li> <li>4. Kreisverkehr Hetzenrichter Weg/Süd-Ost-Tangente</li> <li>5. Wartepflicht für Radfahrer an Einmündungen, obwohl Hauptfahrtrichtung</li> <li>6. Osttangente</li> </ol>
Bedienungsqualität im ÖV (Stadtbus Weiden)	
Kfz-Verkehr	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. Kreisverkehr Dr.-Seeling-Straße/Moosbürger-Straße</li> <li>8. Kreisverkehr Bahnhofstraße/Brenner-Schäffer-Straße, vordere Bushaltestelle auflösen</li> <li>9. Kreisverkehre Friedrich-Ebert-Straße/Leuchtenberger Straße und Vohenstraußer Straße/Friedrich-Ebert-Straße</li> </ol>

### Konzeptentwicklung

Thema	Anregungen der Bürger
Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen Bestimmung „Typischer Entwurfssituationen nach den RAS 06“	<ol style="list-style-type: none"> <li>10. Busspur Einmündung Bahnhofstraße neu überdenken</li> <li>11. Busfahrstreifen ist Behinderung (Stau usw.)</li> <li>12. Weiterführung der Osttangente</li> <li>13. Weiterführung der Osttangente</li> <li>14. Stadtverträgliche Nord-Süd-Verbindung fehlt (Schillerstraße/Bahnhofstraße)</li> <li>15. Verlängerung der Straße von Halmesricht nach Frauenricht als Fuß-/Radweg</li> </ol>
Querschnittsentwicklung	<ol style="list-style-type: none"> <li>16. Rad(wege) fahren entgegen der Einbahnstraße (Sebastianstraße/Ledererstraße)</li> <li>17. Bäume vom Seitenraum in den Parkstreifen versetzen (Geschwindigkeitsbarriere)</li> <li>18. Schutzstreifen farblich markieren (Christian-Seltmann-Straße)</li> </ol>
Frauenrichter Straße	<ol style="list-style-type: none"> <li>19. Anstelle einer Lichtsignalanlage eine Überquerungshilfe</li> <li>20. Issy-les-Moulineaux-Platz als Fußgängerzone umbauen</li> <li>21. Dr.-Pfleger-Straße/Sedanstraße, Querschnitt viel zu gering (9 Überlandlinien)</li> <li>22. Konzept Frauenrichter Straße unbedingt umsetzen</li> </ol>
Mooslohstraße	<ol style="list-style-type: none"> <li>23. Einbahnstraßen-Pärchen (Peuerlstraße/Mooslohstraße)</li> <li>24. Unterführung Christian-Seltmann-Straße?</li> <li>25. Mooslohstraße als Fahrradstraße stadteinwärts: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geschwindigkeitsdämpfung durch Mittelinsel</li> <li>- Linksabbiegen verhindern oder Einfahrt in Fahrradstraße</li> <li>- Unfallschwerpunkt Stop-Schild (?)</li> <li>- Querung gefährlich!</li> </ul> </li> <li>26. Konzept gut! <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parken weg von der Fahrbahn</li> <li>- Schutzstreifen für Radfahrer</li> <li>- Busverkehr flüssiger</li> </ul> </li> <li>27. Überquerungshilfen in der Christian-Seltmann-Straße und in der Leimberger Straße wegen älterer Menschen</li> <li>28. Bürgerinitiative Weiden: Insel Weigelstraße</li> </ol>

## Schriftlich eingereichte Maßnahmvorschläge:

### ADAC

29. Kreisverkehr Hetzenrichter Weg/Süd-Ost-Tangente
30. Weiterführung der Osttangente
31. Anstelle der Lichtsignalanlage einen Kreisverkehr (Neustädter Straße/Ostmarkstraße)
32. Vergrößerung der Parkmöglichkeiten hinter dem Kreiswehrrersatzamt, Gelände um das bestehende Parkhaus erweitern und Wiesenfläche östlich des Flutkanals-nördlich DJK
33. Sperrung der Sedanstraße
34. Unterführung der Straßenführung Max-Reger-Straße/Weigelstrasse
35. Verkleinerung der Verkehrsinsel Rangierbahnhof Einmündung Regensburger Straße
36. Vorfahrtsänderung Leimbergerstraße/Am Alten Dorf
37. Eingeschränktes Halteverbot bei der Firma Knorr (Presather Straße)
38. Änderung des Rechtsverkehrs am Schützenhaus in einem Kreisverkehr

### Bürgerinitiative „Sicheres Weiden“

39. Umgestaltung Parkplatz Naabwiesen wegen Treffpunkt Jugendlicher (Lärm, Müll, Sicherheit)
40. Verkehrsberuhigung Leibnitzstraße/Ringstraße, Sperrung Macerataplatz/Kurzparkzone Ringstraße (Geschäftsbereich)
41. Umbau/-markierung Weigelstraße, Radwege anlegen da Hauptroute der Schüler
42. Überquerungshilfe Weigelstraße wegen AWO Seniorenheim
43. Verkehrsberuhigung Hochstraße (Schleichweg?, Parkplätze einrichten, Überquerungshilfen einrichten)

### Wies Faszinatour

44. pro Buskap
45. Anbindung Klinikum, über (Linie1) Sebastianstraße, neue Haltestelle und Überquerungshilfe in Nähe Zugang Klinikum
46. Einbahnstraße Mooslohstraße/Peuerlstraße
47. einheitlicher Wetterschutz
48. Busspur in der Weigelstraße ist notwendig für den ÖPNV

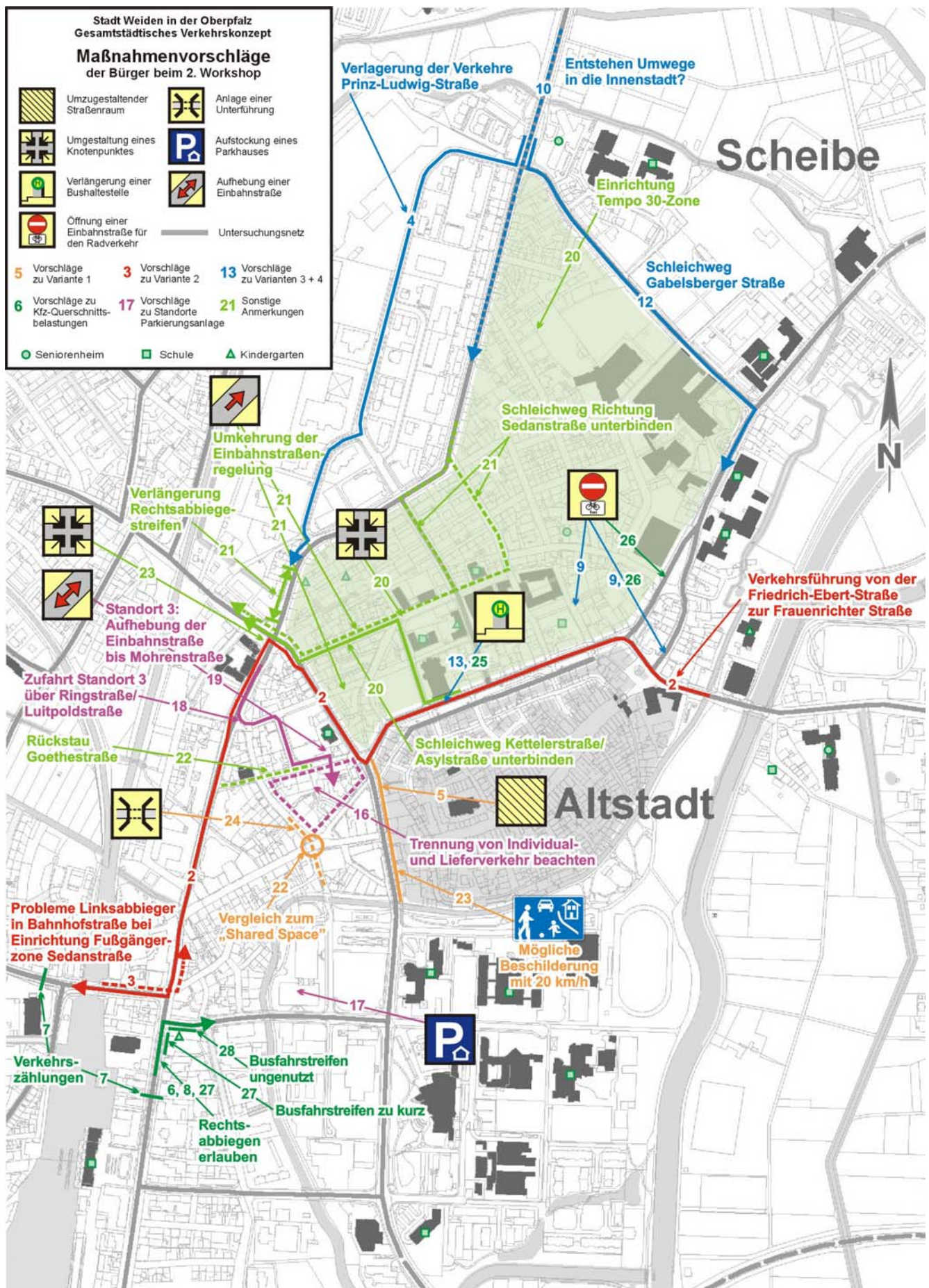
Dipl.-Ing. Architekt H. Schreml

49. Ost-/West-Verbindung, Frauenrichter Straße/Weigelstraße/Hetzenrichter Weg (über die Bahnhofstraße/Maistraße) und eine Verbindung der Osttangente
50. Sperrung der Sedanstraße für den Fahrverkehr zwischen Goethestraße und Weigelstraße und in Fußgängerzone umgestalten
51. Asylstraße im Zweirichtungsverkehr
52. Kurt-Schumacher-Allee auflösen und dafür die Grünanlage verbreitern
53. vor dem Rathaus einen Stadtplatz errichten
54. Parkplatz Naabwiesen erweitern (mindestens 3 Ebenen)
55. ZOB an die Bürgermeister-Prechtel-Straße verlegen
56. Parkhaus in der Luitpoldstraße/Wolframstraße errichten
57. Parkplatz am Festplatz errichten
58. Fußgängerzone von Josef-Witt-Platz bis Schlörplatz, Macerataplatz
59. Fußgängerverbindung von Josef-Witt-Platz zum Stockerhut (Frauenrichter Straße)
60. Max-Reger-Straße überdachen
61. Weissenburger Straße bis zur Postgasse als Fußgängerzone
62. Umgestaltung Dänner-Eck (Sedanstraße zwischen Goethestraße und Wörthstraße)
63. Pflasterbelag in der Fußgängerzone austauschen (holprig)
64. Verlegung der Autobahntrasse nach Westen an die Stadtgrenze

### **Anlage 5: Workshop Innenstadtkonzept**

Am 18.10.2011 fand im Rahmen eines Bürgerworkshops eine Vorstellung und Diskussion zum Thema Innenstadtkonzept statt. Neben der Vorstellung der 4 Innenstadtkonzepte und der daraus resultierenden Änderungen in der Verkehrsbelastung wurde das Parkraumangebot und die –nachfrage im Innenstadtbereich vorgestellt und zuletzt mögliche Standorte für eine Parkieranlage des erweiterten Einzelhandels präsentiert.

Auch hier konnten die Bürger Anmerkungen abgeben und diskutieren. Die Ergebnisse sind in den nachfolgenden Plänen und Tabellen enthalten. Anmerkungen, die bereits im Zuge des 1. Workshops genannt wurden, sind nicht erneut aufgeführt.



**Bild 9: Maßnahmenvorschläge und Anmerkungen des 2. Workshops**

**Tabelle 4: Maßnahmenvorschläge während des Workshops**

**Innenstadtkonzept**

Thema	Anregungen der Bürger
Variante 1 „weiche Separation“	<p>5. Zuerst Variante 1 machen, bis EKZ gebaut wird (nicht zuletzt aus Kostengründen)</p> <p>22. Als Vergleich zum „Shared Space“ wird von den Bürgern der verkehrsberuhigte Bereich an der Ringstraße zwischen Wörthstraße und Max-Reger-Straße genannt und positiv bewertet</p> <p>23. Eine mögliche Beschilderung für „Shared Space“ wäre der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit 20 km/h</p> <p>24. Ringstraße soll im Bereich zwischen Wörthstraße und Max-Reger-Straße abgesenkt werden (damit es keine Verkehrsflussstörung des Kfz-Verkehrs gibt)</p>
Variante 2 Fußgängerzone/ Umweltstraße Süd	<p>1. ++</p> <p>2. Wie ist die Verkehrsführung von der Friedrich-Ebert-Straße zur Frauenrichter Straße?</p> <p>3. Derzeit wird der Linksabbieger aus der Frauenrichter Straße in die Bahnhofstraße Nord über die Weigelstraße und Dr.-Pfleger-Straße umfahren (längere Grünphase). Die Schließung dürfte zu Problemen beim Linksabbiegen führen</p>
Variante 3 und 4 Fußgängerzone und Umweltstraßen	<p>4. Zur Entlastung der Prinz-Ludwig-Straße sollte eine Verlagerung der Verkehre auf die Straßen Zur Drehscheibe, Zur Zentralwerkstätte stattfinden</p> <p>9. Aufhebung Einbahnstraßenregelung für Radfahrer in der Sebastianstraße und zwischen Allee und Regionalbibliothek (Scheibenstraße)</p> <p>10. Entstehen Umwege, wenn der Verkehr von Norden kommend in die Innenstadt will?</p> <p>11. Verkehrsveränderungen in 2 oder 3 Stufen?</p> <p>12. Verkehr von Norden fährt verstärkt an Klinikum (Gabelsberger Straße)/Sebastianstraße vorbei (Schulen/Lärm/Luft)</p> <p>13. Bushaltestelle Josefskirche (Bgm.-Prechtl-Str.) zu kurz, wird von allen Überlandbussen aus Osten und Norden angefahren</p> <p>14. Sehr begrüßenswert aus Sicht der Bewohner dieses Quartiers. Innenstadt ist auch Wohngebiet.</p>
Kfz-Querschnitts- belastungen	<p>6. Rechtsabbiegen für den Kfz-Verkehr von Bahnhofstraße in Weigelstraße erlauben</p> <p>7. Warum wurden keine Verkehrszählungen in Bahnhofstraße und Frauenrichter Straße durchgeführt? → Antwort bei Diskussionsrunde: Diese Zählungen sind durchgeführt worden.</p> <p>8. siehe Nr. 6</p> <p>25. Bushaltestelle Josefstraße ist zu kurz (siehe Nr. 13)</p> <p>26. Einbahnstraßenregelung Sebastianstraße und Ledererstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen</p> <p>27. Rechtsabbiegen von der Bahnhofstraße in die Weigelstraße erlauben (derzeit nur für Busse erlaubt)</p> <p>28. Busspur in der Weigelstraße wird von den Bürgern als ungenutzt angesehen und verbreitert den Straßenraum unnötig</p>

**Zusätzliche Parkierungsanlage zum erweiterten Einzelhandel**

Thema	Anregungen der Bürger
Parkraumangebot, - regelung und - nachfrage	Keine Anmerkung
Übersicht Standorte	16. Trennung von Individualverkehr und Lieferverkehr im EKZ beachten
Standort 1	Keine Anmerkung
Standort 2	Keine Anmerkung
Standort 3	<p>15. ++</p> <p>17. Aufstockung Parkhaus Naabwiesen und Schaffung von mehr Akzeptanz durch gezielte Straßenführung</p> <p>18. Zufahrt für Standort 3 besser über Ringstraße/Luitpoldstraße (sonst zu viel Verkehr in dem Gebiet, das verkehrsberuhigter werden soll)</p> <p>19. Bei Standort 3 und Öffnung der Einbahnstraße in zwei Richtungen in der Goethestraße, die Mohrenstraße noch mit einbeziehen, damit die dortigen Anwohner schneller zur Bgm.-Prechtl-Straße gelangen</p>

Sonstige Anmerkungen, die nicht unmittelbar mit den ausgestellten Themen zu tun haben:

20. Derzeitige Umfahrung des Rechtsabbiegers von der Bürgermeister-Prechtl-Straße in die Sedanstraße durch Ketteler- und Asylstraße unterbinden (Verkehre zur Christian-Seltmann-Straße)  
Warum ist das gesamte Wohngebiet nicht Tempo-30-Zone?  
Bessere Platzgestaltung an dem flächenmäßig recht üppigen Knoten Asylstraße/Kettelerstraße gewünscht
21. Derzeitige Umfahrung des Rechtsabbiegers von der Nikolaistraße in die Christian-Seltmann-Straße durch Asylstraße unterbinden z. B. durch Verlängerung Rechtsabbiegestreifen Nikolaistraße (siehe Verkehrsversuch) oder Umkehrung Einbahnstraßenregelung Luitpoldstraße und Asylstraße

Schriftlich eingereichte Anmerkungen:

22. Rückstau vom Knotenpunkt Goethestraße/Schillerstraße bis zur Einmündung Goethestraße/Mohrenstraße beeinträchtigt Ausfahrt aus der Mohrenstraße
23. Entlastung des Verkehrs durch einen Kreisverkehr beim Josefshaus