Stadt Weiden in der Oberpfalz

Beschlussvorlage

öffentlich

Dezernat:	Dezernat 3 - Recht, Sicherheit und Ordnung
Amt:	Amt für öffentliche Ordnung
Erstelldatum:	21.02.2024
Vorlagen-Nr.:	BV/053/2024

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 31.01.2024; Verkehr Dr.-Pfleger-Straße

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss	07.03.2024

Sachstandsbericht:

Die Umgestaltung der Sedan- und Dr.-Pfleger-Straße wurde am 22.07.2019 (Beschluss-Nr. 76) durch den Weidener Stadtrat beschlossen. Im Zuge der verkehrsberuhigenden Umgestaltung wurde der elfenbeinfarbene Mittelstreifen aufgebracht, der kein Parkstreifen ist, sondern Teil, welcher der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses dient. Nach § 12 Abs. 4 StVO ist das Halten und Parken an Straßen grundsätzlich nur am äußersten rechten Fahrbahnrand erlaubt, was das Halten und Parken in der Straßenmitte generell ausschließt. Hinzu kommt das Haltverbot auf dem Fahrradschutzstreifen (Anlage 3 laufende Nummer 22, Ziffer 3 StVO), mit der Folge, dass in diesem Bereich ein komplettes Halt- und Parkverbot besteht.

Die Einwendungen, welche das Stadtplanungsamt zur Dr.-Pfleger-Straße erreicht haben, beinhalteten meist das Thema der Park- und Haltesituation, zwei Anfragen der letzten Zeit betrafen die „schlafende Ampel“. Zudem werden die Beschäftigten des Verkehrsüberwachungsdienstes regelmäßig mit dem Parkplatzproblem konfrontiert. Häufig gestellte Fragen sind „Wo steht das, dass ich hier nicht parken darf?“ und „Wo soll ich mich den sonst hinstellen, wenn ich mobilitätseingeschränkte Personen zum Arzt bringen möchte?“. Im Zuge dessen kommt es immer wieder zu Diskussionen mit den Verkehrsteilnehmern, die sich teils einsichtig, aber auch teils (sehr) uneinsichtig zeigen. Aus den Erfahrungen der Verkehrsüberwachung fällt auf, dass die Bürgerinnen und Bürger nach einer Beschilderung suchen und dass der elfenbeinfarbene Mittelstreifen in Fahrzeugbreite zum Parken verleitet.

Trotz kritischer Rückmeldungen und nach wie vor in gehäuftem Maß feststellbaren Fehlverhalten ist aus Sicht der Stadtplanung davon abzusehen, wieder Parkplätze in diesem Bereich zu errichten. Die Ziele des durch den Stadtrat beschlossenen Mobilitätskonzepts sehen die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs vor. Eine Ausweitung der Fläche für den (ruhenden) Kfz-Verkehr im Straßenraum zulasten des Fuß- und Radverkehrs widerspräche dem und würde den Bereich für den Fuß- und Radverkehr, von welchem die Innenstadt am stärksten profitiert, unattraktiver gestalten.

Parkmöglichkeiten für Besucher der Innenstadt und der umliegenden Geschäfte finden sich ausreichend in der direkten Umgebung in zumutbarer Entfernung *(Entfernung gemessen von der Dr.-*

Pfleger-Straße 4 (Praxis Dr. Gamringer) als Bezugspunkt und „zumutbar“ definiert nach dem Kommentar Molodovsky/Famers/Waldmann zur BayBO, Art. 47, Rn 82 zur zumutbaren Entfernung von Kfz-Stellplätzen, welcher eine Entfernung von 300m als zumutbar angibt), beispielsweise am Naabwiesenparkplatz *(300 m)* oder im nebenan gelegenen Parkhaus *(300 m)*, dem Parkhaus des NOC *(250 m)*, in der Straße „Am Parkplatz“ *(100 m)* entlang des Stadtmühlbachs oder in der Kurt-Schumacher-Allee *(200 m)*. Die Erschließung für Lieferverkehr der an der Dr.-Pfleger-Straße liegenden Geschäfte kann rückwärtig über den Stadtmühlweg erfolgen. Für mobilitätseingeschränkte Personen bietet sich die Möglichkeit des Ein- und Ausstiegs im eingeschränkten Halteverbot im Stadtmühlweg. Für gehbehinderte Personen, welche im Besitz eines Schwerbehindertenparkausweises sind, gibt es Stellplätze am westlichen Ende der Kurt-Schumacher-Allee und in der Leibnitzstraße neben Deichmann.

Das mittelfristige Ziel ist die Umsetzung der Umweltspur in der Dr.-Pfleger-Straße/Sedanstraße. Dies wird in Abstimmung mit betroffenen Eigentümern geschehen. In diesem Zug wird auch der Mittelstreifen, welcher nach wie vor ein Provisorium darstellt, umgestaltet werden, jedoch nicht zur Einrichtung von Parkplätzen. Die Umweltspur ist eine verkehrlich sinnvolle und wirksame Möglichkeit, den Straßenzug für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern und vor allem auch die Fußgängerzone aufzuwerten. Damit einhergehend wird die Innenstadt in diesem Bereich attraktiver, wovon auch der lokale Einzelhandel profitieren wird. Im Vorfeld sind dafür jedoch Untersuchungen zur Verkehrsbelastung umliegender Straßen und Knotenpunkte notwendig, weshalb sich an der konkreten Gestaltung der Straße noch nichts verändert hat. Die Ausschreibung dieser wird aktuell vorbereitet und ist zeitnah vorgesehen.

Personelle Auswirkungen **(Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine finanziellen Auswirkungen.

Beschlussvorschlag:

Die Berichterstattung dient zur Kenntnisnahme

Anlagen:

Keine Anlage vorhanden