

NIEDERSCHRIFT

über die öffentliche 2. Sitzung des Verkehrsausschusses am Mittwoch, den 21.06.2023 im großen Sitzungssaal, Neues Rathaus

Beginn: 16:00 Uhr

Ende: 17:32 Uhr

ANWESEND:

- VORSITZENDER -

Dr. Christian Moser

- MITGLIEDER -

Christian Heilmann-Tröster

Josef Kandler

Alfred Ortmann

Andreas Oswald

Günther Pammer

Konrad Rankl

Karl Stern

Renate Wasmeier

Cem Yasinoglu

- VERTRETER -

Johannes Krenn

1. Stellvertreter statt H. Högn

Cornelia Wohlhüter

2. Stellvertreterin statt H. Prof. Dr. Schandelmaier

- SCHRIFTFÜHRERIN -

Judith Rothenwöhrer

- VERWALTUNGSREFERENTEN -

Elisabeth Aigner	SG 30
Johann Bachhuber	SG 30
Klaus Busch	SG 41
Dr. Simon Renner	SG 41 (verlässt Sitzung um 16:44 Uhr)
Johann Maier	Abt. III
Franz Siedersberger	Abt. IV

- BERATENDE MITGLIEDER -

Hubert Altmann	Verkehrswacht
PHK Britta Bachinger	Polizeiinspektion Deggendorf
Kurt Bayer	Verkehrsclub

- GÄSTE -

Stefan Gabriel	Passauer Neue Presse
----------------	----------------------

ABWESEND:

- MITGLIEDER -

Oliver Antretter

Stellvertreter H. Weinbeck nicht anwesend

Peter Högn

Prof. Dr. med. Peter Schandelmaier

- BERATENDE MITGLIEDER -

PHK Roman Fischer

Polizeiinspektion Deggendorf - entschuldigt

Rudolf Moser

Fahrschulen Deggendorf - entschuldigt

Sebastian Schraufstetter

Behindertenbeauftragter - entschuldigt

TAGESORDNUNG:

1. Bekanntgaben
2. Genehmigung der Niederschrift öffentlicher Teil
3. Fahrradfreundliche Umgestaltung der Kreuzung Bahnhofstraße / Hans-Krämer-Straße
Sachgebiet 43
4. Einbau von Fahrbahnschwellen / Speed-Bumps in der Bräugasse
Sachgebiet 43
5. Ausweisung eines Zweiradparkplatzes im Bereich Pandurenweg
Sachgebiet 30
6. Ausweisung von zusätzlichen Sonderparkflächen für Elektrofahrzeuge im Bereich des
städtischen Parkplatzes im Westlichen Stadtgraben
Sachgebiet 41
7. Anfragen

TOP 1 Gegenstand:
 Bekanntgaben

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Sitzung per Tonband aufgenommen und die Anwesenheit im Protokoll erfasst wird.

Folgende Stadträte sind für die heutige Sitzung entschuldigt:

- Herr Oliver Antretter (Vertretung: Herr Peter Weinbeck; Zu Beginn der Sitzung nicht anwesend)
- Herr Prof. Dr. Peter Schandelmaier (Vertretung: Frau Cornelia Wohlhüter)
- Herr Peter Högn (Vertretung: Herr Johannes Krenn)

Folgende Beiräte sind für die heutige Sitzung entschuldigt:

- Herr PHK Roman Fischer (Vertretung: Frau PHKin Britta Bachinger)
- Herr Sebastian Schraufstetter, Behindertenbeauftragter Stadt Deggendorf
- Herr Rudolf Moser, Fahrschulen Deggendorf

TOP 2 Gegenstand:
 Genehmigung der Niederschrift öffentlicher Teil

Die Niederschrift über die vorangegangene öffentliche Sitzung wurde den Stadtratsmitgliedern mit Ladung zur heutigen Sitzung in das Ratsinformationssystem zur Einsichtnahme bereitgestellt. Einwendungen wurden auf Nachfrage des Vorsitzenden nicht erhoben.

TOP 3 Gegenstand:
 Fahrradfreundliche Umgestaltung der Kreuzung Bahnhofstraße / Hans-Krämer-Straße

Herr Dr. Moser stellt den TOP vor und übergibt an H. Dr. Renner, der den Vorschlag anhand der Beschlussvorlage und verschiedenen Schaubildern ausführt.

H. Dr. Renner: Eine ähnliche Maßnahme wurde in Straubing an der Kreuzung mit der „Persiluhr“ vorgenommen. Die Fahrbahnbreiten sind dort wesentlich enger und es gibt für jede Spur eine Schleuse für Fahrradfahrer. Die Veränderung wurde in Straubing bisher gut angenommen. In anderen Städten gibt es ebenfalls schon solche Maßnahmen.

H. Dr. Moser: Diese Schleuse wird nur im Bereich der Geradeaus-/Rechtsabbiegerspur markiert. Links nicht. Die Markierungslinie zur Schleuse ist dann nicht durchgezogen, sie kann überfahren werden.

H. Pammer: Dank an Verwaltung für Ausarbeitung. Diese Lösung ist hervorragend, weil die Verkehrsführung viel einfacher und erkennbar wird. Bedenken sind aber da, wegen dem Aufstellraum. Die Medien sollten die neue Information an den Bürger unterstützen, damit der Aufstellraum bekannt und genutzt wird.

H. Dr. Moser: Zum Aufstellraum gibt es schon eine aktuellere Lösung: Der Aufstellraum kommt nicht vor der Kfz-Spur, sondern ca. 1,00 m als Verlängerung der Schleuse, rechts daneben.

H. Pammer: Noch eine Verbesserung, der die Fraktion gut zustimmen kann. Jetzt gibt es Vorteile für Kfz und Radfahrer.

H. Ortmann: Die Linksabbieger Richtung ehem. Post sind vielleicht 5 %. Es sind aber mehr Verkehrsteilnehmer Richtung Innenstadt oder rechts. Wenn beide Hauptfahrstrecken in einer Spur laufen, dann erhöht sich die Staugefahr. Als Ausweichstrecke wird noch mehr die Wiesenstr. genutzt werden. Dadurch ergeben sich neue Gefahrenpunkte am alten Busbahnhof mit den Pendlern und den Bussen, wenn der Verkehr sich erhöht und der tote Winkel bei Radfahrern für die Busse, die aus der Wiesenstr. rechts in die Bahnhofstr. abbiegen. Die Markierung der Schleuse ist im Winter durch den Schnee nicht mehr erkennbar.

H. Busch: Die Leistungsfähigkeit wurde für den Verkehrsentwicklungsplan neu berechnet. Die Berechnung ergab keinen Leistungsverlust. Mit längeren Wartezeiten ist nicht zu rechnen. Wie in der Beschlussvorlage vorgestellt, findet erst einmal eine Testphase statt, in der diese Situation beobachtet wird. Der Gutachter sieht keine Staugefahr. Im Moment kommt man geradeaus auch nicht weiter, wenn ein Kfz links abbiegen will. Diese Situation wird nur getauscht auf rechts.

H. Ortmann: Aber Linksabbieger sind nur max. 5 %.

H. Busch: Ein Verkehrsteilnehmer, der links abbiegen will reicht. Die Gefahr wurde berechnet und geprüft. Eine Problematik sollte es nicht geben.

H. Dr. Renner: Der Radverkehr fließt künftig gebündelt, was die Leistungsfähigkeit der Kreuzung ebenfalls erhöht.

H. Dr. Moser: Während der Testphase wird der Bereich mit gelb markiert. Danach wird fix entschieden.

F. Bachinger: Beim Ortstermin war H. Fischer dabei, heute als Vertreterin für H. Fischer im Ausschuss. Damals war eine ausreichende Restfahrbahnbreite nicht gegeben. Lt. StVO gibt es weder das Vorbeifahren an PKW, noch eine Schleuse. Wie wird das rechtlich gewürdigt? Ein

Fahrradschutzstreifen oder Fahrradweg müssen eine bestimmte Breite haben. Was ist hier die rechtliche Würdigung für die Polizei. Lt. StVO gibt es keine Schleuse.

H. Dr. Moser: Da es in Straubing gemacht wurde, können wir im Polizeipräsidium Straubing nachfragen. Dort gibt es die Schleuse, die haben Erfahrung damit.

F. Bachinger: Eine Verkehrsrechtliche Anordnungen und Markierungen macht in Straubing nicht die Polizei, sondern auch die Stadtverwaltung. Für PI Deggendorf ist es wichtig, zu wissen, was bei einem Unfall zu tun ist. Für den Fahrradfahrer wäre es die Vortäuschung einer trügerischen Sicherheit, wenn die Schleuse in der StVO nicht verankert ist.

H. Dr. Renner: Die Schleuse muss lt. StVO 1,00 m breit sein.

F. Bachinger: Gibt es dort eine Schleuse.

H. Dr. Renner: Ja. In der ERA sind Empfehlungen, genauso wie in der RAST oder alle anderen von der Forschungsgesellschaft für Verkehrsplanung herausgegebenen Standartwerken und daran kann man sich orientieren, muss es aber nicht.

H. Dr. Moser: H. Renner, wir werden die Kollegen in Straubing kontaktieren. Gleiches Recht gilt für alle. Das Ergebnis wird in der nächsten Sitzung nachgeliefert.

H. Dr. Renner: Diese Lösung wird in der ERA als Standartlösung genannt, um die Sicherheit zu erhöhen. Trügerische Sicherheit ist es nicht. Trügerisch ist es ohne Verbesserung für den Radfahrer. Anzustreben ist bei so einer Schleuse eine Breite von 1,50 m, aber 1,00 m als Mindestbreite ist in Ordnung.

H. Heilmann: Die Lösung ist gut. Sie ist eine Verbesserung für die Autofahrer und auch für die Radfahrer. Eine Schleusenmarkierungen einschl. einen Aufstellraum gibt es schon sehr oft in anderen Städten und Kommunen. Wenn es woanders klappt, dann auch in Deggendorf, darum sollte es keine größeren Probleme geben.

H. Dr. Moser: Heute sollte der Beschluss gefasst werden, die rechtlichen Fragen werden in der nächsten Sitzung am 13.07.2023 aber noch geklärt.

H. Yasinoglu: Begrüßt neue Verkehrsführung. Dieser Vorschlag wurde von ihm schon vor einigen Jahren einmal gemacht. Derzeit, wenn die Geradeauspur rot geschaltet ist, kann man rechts noch immer, wegen des Grünpfeiles, fahren. Wird dann, bei der neuen Verkehrsführung, die Grünwelle auf der rechten Spur verlängert?

H. Siedersberger: Im Moment gibt es einen separater Rechtspfeil, in der Berechnung muss die neue Ampelschaltung anders berechnet werden, so dass dann bei der Geradeaus-Rechtsphase die Grünschaltung länger wird.

H. Yasinoglu: Wenn Radfahrer an der Kreuzung links abbiegen wollen, wie sollen sie sich verhalten? Wo soll der Spurwechsel erfolgen?

H. Dr. Renner: 2 Möglichkeiten: 1. für die sicheren Radfahrer, die machen Spurwechsel auf der Kreuzung und stellen sich zwischen die Autos. Weniger sichere fahren erst einmal gerade über die Kreuzung und queren an der nächsten. Die meisten Radfahrer werden sich mit entsprechendem Handzeichen auf die linke Spur bewegen. Diese Lösung ist nicht gut, aber zwei Schleusen, wie in Straubing, wären hier nicht sinnvoll. Der Spurwechsel wäre in jedem Fall notwendig, der aber künftig nur noch für die linksabbiegenden Radfahrer erforderlich ist.

H. Maier: Fast alle Radfahrer fahren geradeaus. Diese Regelung ist künftig sicherer, darum wird diese Änderung empfohlen.

F. Wasmeier: AK Fahrradfreundliche Stadt hat schon lange überlegt, wie man diese Situation verbessern könnte. Bisher war es wegen der Spuränderungen nicht möglich. Diese Lösung ist für die Fahrradfahrer sehr gut. Bleibt der Grünpfeil oder muss er weg?

H. Busch: Im AK war es nicht umsetzbar wegen der Ampelschaltung. Der Gutachter für Ampelschaltung bewertete die Geradeausspur mit Schulnote 2. Der Grünpfeil ist dann weg. Es werden die Zeiten der 2 Phasen (geradeaus und rechts) zusammengelegt und dann funktioniert auch entsprechend der Verkehr. Der Gutachter bedenkt alle Zufahrten. Es hat auch Auswirkungen auf gegenüberstehende Linksabbieger. Die Bewertung ist jetzt am Ende gut, so der Gutachter. Das wird alles in der Testphase geprüft und beobachtet. An dieser Kreuzung gibt es noch weniger linksabbiegende Radfahrer als PKW, darum wird diese Lösung für den größten Teil der Radfahrer eine Verbesserung sein.

H. Pammer: Ganz klar, der Rechtsabbiegerpfeil muss natürlich weg. Eine Radfahrerschleuse gibt es. In den Großstädten gibt es auch Busschleusen, ebenfalls einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS). Wenn solche Punkte in der StVO vorgesehen sind, dann gibt es auch keine Bedenken.

H. Dr. Moser: Die Testphase soll dann ab 01.08.2023 für 3 Monate starten. Die Änderung des Startzeitpunktes wegen Klärung der rechtlichen Fragen und der Ampelschaltung zur Sitzung am 13.07.2023.

Abstimmungsergebnis: laut Beschlussvorschlag

Ja-Stimmen: 11 Nein-Stimmen: 1 Pers. beteiligt: 0 Gesamt: 12

TOP 4 Gegenstand:
Einbau von Fahrbahnschwellen / Speed-Bumps in der Bräugasse

Herr Dr. Moser: In der Bräugasse wird besonders um die Kurve „gedonnert“ und zu schnell gefahren. Da sich dort auch der Abgang der Diskothek befindet, muss hier etwas gegen die Geschwindigkeitsübertretungen, die eine Gefahr darstellen, unternommen werden. In einer vorhergehenden Sitzung des Verkehrsausschusses wurde beschlossen die Fahrbahnschwellen in der Pfleggasse abzubauen. Diese könnten jetzt in der Bräugasse wieder aufgebaut werden.

H. Yasinoglu: Dank an die Verwaltung für den Abbau der Speed Bumps in der Pfleggasse. Leider hat sich die Befürchtung mit Bräugasse bestätigt. Werden in der Bräugasse lange Schwellen verbaut?

H. Siedersberger: Wie in der Vorlage beschrieben, werden 3 Schwellen über die ganze Breite verbaut mit einer Auslassung in der Mitte. Die Entwässerungsrinne wird freigelassen, u. a. auch damit für die Radfahrer kein Hindernis entsteht. Genau wie vorher in der Pfleggasse.

H. Ortmann: Müssen alle 5 Bumps angebracht werden? Der Verkehr wird nicht weniger, also auch der Lärm für die Anwohner nicht. Später kommt noch eine Baustelle dazu. Könnten vielleicht 2 reichen, wenn man die Schwellen weiter in die Bräugasse setzt? Die Entlastung für die Anwohner ist durch mehr Speed Bumps nicht ersichtlich.

H. Maier: Die Anwohner haben erklärt, dass von den Rasern Geschwindigkeitstests durch die Bräugasse gemacht werden. Darum 5 Stück, um die Geschwindigkeit möglichst niedrig zu halten. Die gemessene Höchstgeschwindigkeit lag bei bis zu 80 km/h! Die Länge der Gasse wird unterschätzt. Es gibt Autofahrer, die auf eine vermeintlich kurze Distanz von 30-40 m solche Geschwindigkeitstests durchführen. Darum werden aus verkehrlicher Sicht 5 Schwellen empfohlen. Der Verkehr wird vermutlich nicht weniger, wobei es schon sein kann, dass durch die Hindernisse die Strecke nicht mehr so genutzt werden kann, weil es keinen Spaß mehr macht.

Der Beginn der Baustelle in der Bräugasse ist noch nicht absehbar.

H. Heilmann: War zu erwarten, dass die Bräugasse als Ausweichstrecke zur Pfleggasse genommen wird. Je mehr Bumps auf der Straße sind, desto besser wird das Ergebnis werden. Die Raser wissen, zu welchen Geschwindigkeiten ihre Autos fähig sind. Diese Leute haben Spaß auf Kosten der Anwohner in der Stadt. Darum je mehr, desto besser.,

F. Wasmeier: Es muss dieses Mal darauf geachtet werden, dass die Probleme, die sich im Westlichen Stadtgraben für die Radfahrer gestellt haben, sich dieses Mal nicht stellen. Sollen also die Radfahrer wirklich mittig durch die Schwellen fahren? Oder ist das links und rechts gedacht?

H. Siedersberger: Bei den Schwellen, die über die gesamte Breite der Gasse reichen, sollen sie in der Mitte fahren. Die Mulde ist sehr flach und die Speed Bumps werden nicht bis an die Mitte gebaut. Darum sollte es für den Radfahrer keine Schwierigkeiten geben. Es muss aber darauf geachtet werden, wie es mit den einzelnen Elementen ausgeht, damit dort mehr Platz bleibt.

F. Bachinger: Lt. StVO hat auch der Radfahrer, wie der Autofahrer, ein Rechtsfahrgebot. Es kann nicht in der Mitte gefahren werden.

H. Maier: Die Bräugasse ist eine Einbahnstraße, die für den Radverkehr auch in die Gegenrichtung geöffnet wurde. Somit kann die gesamte Breite zum Fahren genutzt werden. Natürlich soll vorwiegend rechts gefahren werden, aber das ist immer mit gegenseitiger Rücksichtnahme verbunden, so dass die Straße gefahrlos befahren werden kann. Es handelt sich hier um eine 20er Zone, Kfz sind entsprechend langsam unterwegs. Wenn sich jeder rückstichvoll verhält, sollte es zu keinen Problemen kommen, genau wie in der Bahnhofstraße und der Pfleggasse. Aktuell gibt es durch die Öffnung der Einbahnstraßen keine Probleme. Natürlich gibt es immer wieder Autofahrer, die die Schilder nicht gesehen haben und sich aufregen. Aber das dauert einfach noch seine Zeit und ist ein Lernprozess.

H. Dr. Moser: Rechtsfahrgebot ist nicht aufgehoben, der Radfahrer kann sich dazu entscheiden rechts zu fahren und auch über die Fahrbahnschwelle. Wenn ein anderes Hindernis im Weg ist, z. B. ein totes Tier, kann man sich auch entscheiden auszuweichen oder darüber zu fahren. Motorräder müssen sich auch eher rechts orientieren, könnte aber mittig die Schwellen überqueren.

F. Bachinger: Könnte man die Schwellen rechts, sowohl einwärts als auch auswärts, verkürzen, wie im Westlichen Stadtgraben, so dass der Radfahrer ganz normal weiterfahren kann.

H. Dr. Moser: Das Problem liegt in der Länge der Fahrbahnschwellen, die werden zu kurz. Die Rinne in der Mitte darf nicht blockiert werden. Der Aufbau der Gasse ist anders als im Graben, die Mitte muss ausgespart werden. Wenn an den Seiten auch noch verkürzt wird, dann wird es schwierig.

H. Bayer: Aussage von Herrn Maier wird bestätigt. Die Öffnung der Einbahnstraßen hat zur Verkehrssicherheit für die Radfahrer beigetragen. Mancher Autofahrer erschrickt zwar, aber es wird langsamer gefahren.

Dank an die Verwaltung für die verkürzten Speed Bumps an einigen Stellen im Stadtgebiet.

Abstimmungsergebnis: laut Beschlussvorschlag

Ja-Stimmen: 12 Nein-Stimmen: 0 Pers. beteiligt: 0 Gesamt: 12

TOP 5 Gegenstand:
Ausweisung eines Zweiradparkplatzes im Bereich Pandurenweg

Im Bereich Pandurenweg wird ein Sonderparkplatz für Zweiräder ausgewiesen. Durch den Bedarf der Vergrößerung der Feuerwehrezufahrt wird der verbliebene, räumlich von den restlichen Kurzzeitparkplätzen getrennte Parkplatz als Sonderparkplatz ausgewiesen.

H. Dr. Moser lässt über den Vorschlag abstimmen.

Abstimmungsergebnis: laut Beschlussvorschlag

Ja-Stimmen: 12 Nein-Stimmen: 0 Pers. beteiligt: 0 Gesamt: 12

TOP 6 Gegenstand:
Ausweisung von zusätzlichen Sonderparkflächen für Elektrofahrzeuge im Bereich des städtischen Parkplatzes im Westlichen Stadtgraben

H. Dr. Moser führt den TOP anhand der Beschlussvorlage und einigen Schaubildern aus. Er stellt Herrn Kuchler von den Stadtwerken vor und übergibt ihm das Wort.

H. Kuchler: Verhandlungen mit der Stadt bestehen schon länger. Parkplatz soll so ausgebaut werden, dass statt 1 Ladesäule künftig 4 auf dem Platz stehen und somit 8 Möglichkeiten zu laden. Auch eine Schnelllademöglichkeit wird gebaut. Die Fläche soll ertüchtigt werden mit Elektrotechnik, Trafostation etc.

Dieser Platz ist ideal, weil er zentrumsnah ist, d. h. das Stadtzentrum ist fußläufig gut erreichbar und das Fahrzeug kann während dieser Zeit geladen werden. Dies ist der Beitrag der Stadtwerke zur Erweiterung und Ertüchtigung der Elektromobilität in Deggendorf. Es werden auch noch andere Stellen ein bisschen ausgebaut, z. B. am Michael-Fischer-Platz, aber der Parkplatz ist prädestiniert für so ein Projekt.

H. Dr. Moser: Durch diese Änderung fallen Anwohnerparkplätze weg, die dann wieder an der Angermühle am ehemaligen Hallenbad ausgewiesen werden. Die Schwerbehindertenparkplätze werden im Westlichen Stadtgraben gegenüber des Cafés „Kleines Kamel“ ausgewiesen. Dafür werden 2 normale Parkplätze umgeändert.

H. Busch: Da der Parkplatz mit Mitteln der Städtebauförderung erstellt wurde, war eine Zustimmung der Regierung von Niederbayern notwendig, die zwischenzeitlich schriftlich

erteilt wurde, womit diese Maßnahme auch im Sinne der Städtebauförderung umgesetzt werden kann.

H. Ortman: Die Anwohner waren über diese Änderung nicht begeistert, weil nur geparkt werden darf, wenn geladen wird. Ansonsten nicht. Die Anwohner müssen bis zum ehemaligen Hallenbad gehen, obwohl z. B. heute um 14:00 Uhr kein Auto auf diesen E-Parkplätzen stand. Ist der Standort richtig? Anwohner haben auch ein Recht ihre Parkplätze fußläufig gut erreichen zu können. Wenn man z. B. abends noch einmal wohin fahren muss, dann muss man erst mal bis zum neuen Anwohnerparkplatz laufen.

H. Dr. Moser: Anwohnerparkplatz heißt nicht, dass man ein Recht auf einen Parkplatz hat. Das ist ein Entgegenkommen der Stadt. Grundsätzlich gibt es immer mehr Ausweise für Anwohnerparkplätze als Parkplätze. Das ist kein Privatparkplatz für einen Anwohner. Jetzt müssen sie nur ein bisschen weiter gehen. Wenn man die E-Parkplätze woanders macht, dann müssen diese Fahrer weiter gehen. Aber dieser Platz ist für den Ausbau bestens geeignet. Kein Anwohner wird begeistert sein, weil er weitere Wege zurücklegen muss. Wenn die Parkplätze allerdings ersatzlos geändert werden, ist es auch nicht besser. Die Stadt ist nicht verpflichtet Anwohnerparkplätze zu stellen. Wenn man den Luxus hat in der Innenstadt zu wohnen, dann müssten sich eigentlich die Vermieter auch um Parkplätze kümmern. Aber innerhalb der Stadt werden die Parkplätze gerne abgelöst, damit nicht teuer welche gebaut werden müssen und dann überlässt man dieses Problem wieder der Verwaltung. Die Stadtverwaltung ist in diesem Fall sehr bemüht, alle Anliegen zu berücksichtigen. Vorm Haus darf be- und entladen werden. Danach muss umgeparkt werden. Das Argument der leeren E-Lade-Parkplätze kann auch auf die Anwohnerparkplätze angewandt werden. Die sind auch nicht immer belegt. Trotzdem darf dort kein anderer parken.

Man kann auch nach dem Ladevorgang stehen bleibe, aber dann erhöhen sich die Gebühren.

H. Ortman: Wie ist das genau geregelt? Darf geparkt werden oder nur solange geladen wird?

H. Maier: Das wird Sache der Stadtwerke sein, wie die Gebühren geregelt werden, weil der Parkplatz dann ein Privatparkplatz wird. Wenn nach dem Ladevorgang noch geparkt wird, werden sich wahrscheinlich die Gebühren erhöhen.

H. Moser: Bei R-KOM in Regensburg ist es so.

H. Kuchler: Ob es im Moment so ist, ist nicht bekannt, aber die Tarife sind so, dass man ab einer bestimmten Zeit erhöhte Gebühren zahlen muss. Diese Ladesäulen werden, wie die anderen auch, über den Ladeverbund betrieben. Da gibt es sicher diesen Passus. Der Parkplatz ist dann sicherlich nicht kostenfrei.

H. Maier: Da dieser Parkplatz dann den Stadtwerken gehört, wird er auch nicht mehr von der städtischen Verkehrsüberwachung überprüft.

H. Kuchler: Vom Gesetzgeber ist es künftig auch so vorgesehen, dass Fahrer, die zu lange auch einem Ladeparkplatz stehen, irgendwann Strafgebühren zahlen müssen.

H. Maier: Das ist aber dann Aufgabe der Stadtwerke.

Anwohnerparkplätze sollten nicht gegen E-Parkplatz-Nutzer ausgespielt werden. Künftig werden auch viele Anwohner E-Autos fahren. Dann sind diese froh über eine Lademöglichkeit, die wohnortnah besteht. Im Moment ist es noch ein Problem, dass es nicht genug Lademöglichkeiten gibt, wo viele Menschen wohnen, die kein Einfamilienhaus mit einem eigenen Ladeanschluss haben.

H. Ortman: Jeder muss sich selber um eine Lademöglichkeit kümmern, wenn man sich ein solche Auto kauft.

H. Maier: Wenn man sich als Anwohner so ein Auto kauft, kann man es auf diesem Parkplatz aufladen und hat dann die Möglichkeit auf einen Anwohnerparkplatz in der Nähe umzuparken.

H. Ortman: Ja, aber jeder muss sich doch selbst darum kümmern.

H. Dr. Moser: Durch einen Lade-Hub werden nicht überall Säulen gebaut, sondern diese Möglichkeit wird gebündelt. Warum baut z. B. Tesla 20 Lademöglichkeiten nebeneinander? Damit gesichert ist, dass immer min. eine frei ist. Dieser E-Lade-Parkplatz ist für einen Deggendorfer, der sein Fahrzeug zu Hause über die PV-Anlage laden kann uninteressant. Aber für Gäste, die die Ladezeit nutzen, um in der Stadt einzukaufen oder etwas Essen zu gehen, für die ist der Parkplatz attraktiv. Für diese Menschen ist sichergestellt, dass sich nach einem Tag in Deggendorf auch wieder nach Hause kommen. Oder für den Anwohner, der in der Stadt wohnt, aber sein Auto anders nicht aufladen kann.

H. Yasinoglu: Findet den Umbau dort gut, weil die Struktur bereits vorhanden ist und verstärkt wird. Es gibt nach 4 Stunden eine sog. Blockiergebühr, wenn man nach Beendigung des Ladevorgangs noch stehen bleibt. Die liegt bei ca. 12,00 €
In neuen Autos wird bereits angezeigt, wo und wie viele Lademöglichkeiten es gibt.
Zusätzlich gehen diese Leute zur Zeitüberbrückung in die Stadt und trinken einen Kaffee.

H. Kuchler: Die Infrastruktur für solche Ladeparks muss vorhanden sein. Die Stromkabel müssen auf diese Leistung (600-800 kW/h) ausgelegt werden. Darum muss ein Standort bewusst gewählt werden. Es gibt schon diverse Anfragen von anderen Firmen, die ebenfalls an solchen Projekten interessiert sind. Viele Firmen haben schon Interesse gezeigt solche Ladeparks zu bauen. In Deggendorf möchten das die Stadtwerke gerne mit der Stadt Deggendorf machen und vorantreiben. Der Bedarf an Lademöglichkeiten wird sich erhöhen, weil immer mehr E-Autos verkauft werden. Jemand er, z. B. in der Stadt wohnt und keinen eigenen Ladeplatz hat, wird über solche Möglichkeiten froh sein. Die wenigsten haben zu Hause eine eigene Lademöglichkeiten.

H. Heilmann: Dass die Ladeinfrastruktur massiv ausbauen muss, sollten allen klar sein. Man könnte jetzt über die Frage streiten, ist es Aufgabe der Stadt dafür zu sorgen, dass es solche

Möglichkeiten gibt, oder von Privaten? Im Moment wird die Aufgabe geteilt. In unserem Fall macht das nicht die Stadt, sondern die Stadtwerke. Die Leben u. a. davon, dass sie Strom verkaufen. Die wollen und werden damit auch Geld verdienen und langfristig nicht draufzahlen.

F. Wohlhüter: Wie leistungsfähig ist die Stromtankstelle? Wie lange dauert ein Ladevorgang mit 75 kW oder 22 kW? Die Autofahrer, die von der Autobahn kommen, möchten vielleicht sehr schnell laden.

H. Kuchler: Eine der Schnellladesäulen kann, wenn nur ein Auto angesteckt ist, mit 150 kW laden. Der Ladevorgang würde dann bei einer Batteriegröße zwischen 60 und 80 kW ca. 20 Minuten dauern, dann ist die Batterie ungefähr bis zu 80 % geladen. Da kann man locker weiterfahren. Die anderen Ladepunkte sind bis zu 22 kW. Ein kleiner Stadtfliker wäre dann in ca. 1 Stunden soweit, dass die Batterie relativ vernünftig geladen ist. Im Moment ist das der Standard. Man könnte auch andere Säulen von den Herstellern kaufen, die bis zu 300 kW/h liefern können, so wie es z. B. Tesla macht, die riesige Ladeparks bauen. Allerdings braucht man dafür eine ganz andere Infrastruktur und muss dann am Ende des Platzes ein riesiges Dieselaggregat bauen, damit man genug Strom für die Ladevorgänge zur Verfügung hat.

H. Yasinoglu: Mit 22 kW ist es möglich in 9 Stunden eine Batterie zu laden. Und mit einem Turbocharger in 30 Minuten auf 80 %.

H. Dr. Moser: Es muss aber klar sein, dass der Schnellladevorgang deutlich mehr kostet, als der normale. Das muss man dann abwägen, was sie rentiert. Da der Parkplatz in der Nähe der Innenstadt liegt, kann man die Zeit dort gut überbrücken. In diesem Fall müssen wir alle noch dazu lernen. In 5 Jahren wissen wir alle mehr.

Abstimmungsergebnis: laut Beschlussvorschlag

Ja-Stimmen: 11 Nein-Stimmen: 1 Pers. beteiligt: 0 Gesamt: 12

TOP 7 Gegenstand:
 Anfragen

- **Heckenschnitt Marienstr./Natternberger Str.**

Herrn Oswald ist aufgefallen, dass bei den Mehrfamilienblöcken die Hecken die Sicht auf den Rad- und Fußweg blockieren. Die müssen geschnitten werden.

- **weitere Veranlassung durch Stadtbau GmbH –**

- **Heckenschnitt bei der Freiwilligen Feuerwehr Natternberg-Rettenbach**

Die Hecken bei der Freiwilligen Feuerwehr müssen ebenfalls zurückgeschnitten werden.

- **weitere Veranlassung durch SG 40 –**

- **Viele Straßen in Rettenbach sind kaputt und löchrig. Die Löcher sind sehr tief und stellen für Radfahrer und Fußgänger eine Gefahr da. Die sollten neu geteert werden.**

- **weitere Veranlassung durch SG 43 –**

- **Überdachung Bushaltestelle Elypso**

H. Heilmann möchte wissen, ob man bei der Bushaltestelle beim Elypso eine Überdachung anbringen kann? Bei Regen werden die Wartenden sehr nass.

H. Maier: Diese Bushaltestelle gehört nicht zur Stadtbuslinie und somit auch nicht zur Stadt. Wahrscheinlich ist es eine Bushaltestelle der RBO. Es wird geprüft und weitergegeben.

- **weiter Veranlassung durch SG 30 –**

- **Zuständigkeit Fahrpläne an Bushaltestellen**

Weiter möchte er wissen, wer für die Fahrpläne an den Bushaltestellen zuständig ist?

H. Maier: Immer der Betreiber. Das ist vertraglich festgelegt.

- keine weitere Veranlassung -

- **Höhensperre Parkplatz Neusiedler Str. beim ESV**

Dieser Parkplatz ist, so H. Heilmann, nur für PKW. Am Wochenende ist er sehr ausgelastet. Aber es parken dort Wohnmobile, LKWs, LKW-Anhänger, der Kanu-Betreiber...Könnte man dort eine Höhengesperre errichten? Damit da nur die parken können, die auch Parken dürfen.

H. Dr. Moser: Dem Kanu-Betreiber wurde erlaubt dort zu parken. Die Kanuroute geht von Stephansposching bis zu Strandbar.
Der Antrag wird geprüft.

- **weitere Veranlassung durch SG 30 –**

- **Weiteres Vorgehen Betonwände Ruselstraße**

Herr Ortmann erkundigt sich, wie es mit den Betonwände weitergeht. Die Begeisterung der Bevölkerung hielt sich in Grenzen. In der letzten Sitzung wurde beschlossen, dass man die Resonanz der Leute abwartet und dann schaut, was weiter gemacht wird.

- **Grünstreifen Land Au / Graflinger Straße bis Autohaus Moser**

Vor ca. 2 Wochen wurden in diesem Bereich durch die Stadtwerke bzw. die Firma Steininger Baggerarbeiten durchgeführt. Dabei wurde aus den begrünten Seitenstreifen ein geschotterter Streifen in dem ca. alle 5 m ein Holzpflöck steckt. Das sieht nicht schön aus, wenn man bedenkt, dass anfangs hier Bäume standen, eine Allee, dann ein Grünstreifen daraus wurde und jetzt nur noch ein Schotterstreifen da ist. Bleibt das so?

H. Dr. Moser: Im Kreisverkehr sind die Straßenlaternen ausgefallen. Wahrscheinlich wurde deshalb dort gearbeitet.

H. Ortmann: Nicht der Kreisverkehr, sondern der Seitenstreifen sieht so schlimm aus.

- **weitere Veranlassung SG 43 –**

- **Ausbesserung taktile Platten in der Graflinger Straße**

Diese Frage hat H. Ortmann bereits 2021, 2022 und jetzt auch wieder 2023 zur Sprache gebracht. Die taktilen Platten, die den blinden und sehbehinderten Menschen das

Überqueren der Graflinger Str. auf Höhe der Tankstelle erleichtern sollten sind z. T. eher ein Hindernis. Wenn diese Menschen auf Sand tasten müssen, die Platten bei Regen vom Wasser oder im Winter von Eis bedeckt sind, sind sie keine Hilfe. Sie wurden falsch eingebaut. Kann man diese Platten nicht genauso ändern, wie die Platten an der Löweckkreuzung? Die neuen Platten sind wie eine Art Bodenbelag und nur aufgeklebt. Die ältere Version ist wie eine Fliese. Man könnte die alten mit den neuen überkleben.

H. Dr. Moser: Oder die alten Platten anheben.

- **weitere Veranlassung durch SG 43 –**

- **Nachtabstaltung Lichtsignalanlagen (LSA)**

H. Yasinoglu macht den Vorschlag folgende LSA nachts abzuschalten:

- Haslacher Str. / Stadt Au (Fahrschule Moser)
- Neusiedler Str. Autobahnauffahrt beim Festplatz → Autobahndirektion
- Franz-Josef-Strauß-Str. (Doppel-LSA)

H. Pammer: Die doppelte LSA Franz-Josef-Strauß-Str. wurde wegen eines tödlichen Unfalls errichtet. Zur Sicherheit, damit die LSA nicht übersehen wird.

H. Dr. Moser: Durch die LSA ist das Ein- und Ausfahren von unserem vermieteten Parkplatz einfacher und weil der Linksabbieger aus der Amanstraße leichter um die Kurve fahren kann, wenn die Autos schon an der ersten roten Ampel halten müssen und nicht ganz vorne an der Kreuzung.

- Pfluggasse (Doppel-LSA)

H. Dr. Moser: Kann man überlegen, weil die Pfluggasse nachts ja gesperrt ist. Man muss nur darauf achten, dass das umprogrammieren der Ampel nicht mehr kostet, als durch die Abschaltung an Strom gespart wird.¹

H. Yasinoglu: Beim nächsten Einkauf sollten man darauf achten, dass wir die LSA selbst programmieren können.

- **weitere Veranlassung durch Stadtwerke –**

- **Verlegung Taxistand Ackerloh**

Gegen 23 Uhr ist die Verkehrslage zwischen der Kreuzung Neusiedler Str. und Eginger Str. bei Veranstaltungen durch das große Verkehrsaufkommen so unübersichtlich und teilweise auch gefährlich, dass man überlegen sollte den Taxistand zu verlegen, vielleicht rüber in den St.-Florian-Weg, meint H. Yasinoglu. Durch die vielen Besucher, die kommen und gehen

entstehen in der Eginger Straße Staus, die bis zur Kreuzung reichen. Die Leute, die nach Hause wollen, laufen auf dem Weg zum Taxi einfach auf die Straße, was oft schon zu gefährlichen Situationen geführt hat. Die Taxis stehen dann z. T. mit Fahrgästen im Stau und können nicht vor und zurück. Andere Verkehrsteilnehmer blockieren die Fahrbahn etc. Es ist einfach ein großes Chaos.

H. Maier: Da machen wir uns schnellstmöglich einen Termin und damit wir vor dem nächsten Fest schon eine Lösung haben, weil die Umsetzung dann auch einige Zeit dauern wird, schauen wir uns das sehr bald an.

- **weiter Veranlassung SG 30 –**

- **Durchgezogene Rechtsabbiegerspur vom Tunnel in die Graflinger Str.**

H. Yasinoglu fragt an, ob es möglich ist, die Rechtsabbiegerspur vom Tunnel an der Martinskreuzung Richtung Rusel so weit durchzuziehen, dass sie mit der Rechtsabbiegerspur, die dann wieder in die Graflinger Str. mündet eine Fahrspur bildet. Platz wäre genug da.

H. Dr. Moser: Da ist die Brücke über den Bogenbach!

H. Yasinoglu: Wer dann Richtung Rusel möchte, muss dann einen Spurwechsel machen.

H. Dr. Moser: Da müssten wir ja die Brücke vergrößern! Das wird eine riesen Baustellen!

H. Krenn: Ohne Brückenvergrößerung, nur durch Fahrbahnmarkierungen.

H. Dr. Moser: Dann müsste der Gehweg von der Brücke zurückgebaut werden.

H. Krenn: Ohne Rückbau. Nur die Markierung der Straße. Wenn man aus dem Tunnel rechts ausfährt, da ist die Straße schon 1 ½ oder doppeltfach breit. Derzeit läuft sie nicht weiter in die nächste Spur Richtung Rusel rein, sondern bei der Ampel ist Schluss. Könnte man da nicht die Abbiegespur weiter laufen lassen bis zur nächsten Abbiegespur. Der Platz wäre theoretisch da.

H. Dr. Moser: Ich glaube nicht, dass der Platz reicht. Müssen wir prüfen.

H. Pammer: Da ist ein Fußgängerüberweg bzw. eine Bedarfsampel und der Schulweg.

H. Dr. Moser: Wird geprüft.

- **weitere Veranlassung SG 41 –**

- **Radfahrer fahren in der Pflleggasse auf dem Gehweg**

Viele Radfahrer fahren gegen die Fahrtrichtung auf dem Bürgersteig statt auf der Straße. Die anliegenden Geschäftsleute sind nicht begeistert über diese z. T. gefährliche Situation, wenn jemand ein Geschäft verlässt und in dem Moment rauscht jemand mit dem Rad auf dem Bürgersteig vorbei.

H. Dr. Moser: Aber genau aus diesem Grund haben wir ja die Öffnung der Einbahnstraßen veranlasst. Das war vorher ja schon das Problem.

H. Yasinoglu: Das ist jetzt immer noch so.

H. Dr. Moser: Es muss sich erst bei den Leuten verankern, dass das jetzt erlaubt ist.

H. Maier: Verhindern können wir das nicht. Da müsste die Polizei mehr kontrollieren und Strafen aussprechen.

H. Yasinoglu: Mein Sohn wurde von der Polizei kontrolliert, weil er in der Haselbeckstr. / Spitalstr. mit dem Rad auf dem Gehweg unterwegs war. Die Strafe betrug 55,00 €. Hier sind aber keine Geschäfte. In der Stadt, wo kontrolliert werden müsste, da wird nicht kontrolliert. Dann bitte mehr in der Stadt kontrollieren.

F. Bachinger: Die Verfügungsgruppe wird v. a. freitags und samstags Abend dazu eingesetzt, das Durchfahrtsverbot und natürlich auch das Fahren auf dem Gehweg, auch tagsüber, zu kontrollieren. Das auf dem Gehweg gefahren wird, ist bekannt. Aber hier zu differenzieren, wo gefahren werden darf und wo nicht, ist auch nicht die Lösung.

- weitere Veranlassung durch Polizei -

- **Fahrradständer am Bahnhof weiter auseinandersetzen**

Herr Bayer dankt der Verwaltung für die zusätzlichen Fahrradabstellplätze am Bahnhof. Die alten Ständer sollten aufgeweitet werden, weil sich die Fahrräder durch die Enge ineinander verhaken. Wenn das noch gemacht wird, dann schaut es am Bahnhof sehr gut aus. Zur Diskussion, ob Fahrradfahrer auf dem Gehweg fahren sollten, ist klar zuzusagen, der Radler ist kein Fußgänger, somit gehört er auf die Straße.

- **weitere Veranlassung durch SG 43** -

- **Betonwände Ruselstraße**

H. Rankl hakt noch einmal nach wegen der Betonwände an der Ruselstraße. Die Bewohner von Mietraching sind nicht begeistert davon. Was wird hier weiter passieren?

H. Dr. Moser: Die Diskussion wird wahrgenommen. Sie ist sehr interessant, wenn man bedenkt, dass man hier für mehr Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger sorgen möchte und dann wird diskutiert. Der Unfall damals wurde verursacht, weil der Busfahrer, von der Sonne geblendet, nach rechts gezogen hat. Wenn dort statt der Betonwände ein Mensch gestanden hätte, wäre der sicherlich schwerverletzt worden. Da wäre dann die Diskussion entbrannt, warum die Verwaltung nicht schon vorher reagiert und etwas unternommen hat.

Die Wände sind nicht schön, ja, aber für diesen Zweck müssen sie nicht schön sein. Es wird nach Alternativen gesucht. In den Medien wurde wieder von Treffen der Tuningszene am Kreisverkehr in Mietraching berichtet. Die Entfernung der Wände wäre daher ein falsches Signal. Es wird bereits nach Alternativen gesucht, das dauert aber noch und für nächstes Jahr müssen Mittel geplant werden. Bis dahin bleiben die Wände noch stehen, auch wenn Kritik geäußert wird. Es ist aber auch klar, dass, wenn wir weiter das Thema Fahrradfahren unterstützen wollen, es immer auch Kritik geben wird.

H. Krenn: Man könnte die Betonwände weiß kalkan. Dann ist es zwar im Winter schwieriger sie zu sehen, aber den Rest des Jahres würden sie aussehen wie eine normale Wand.

- **keine weitere Veranlassung –**

- **Entfernung alter Fahrräder am Bahnhof**

H. Krenn hat sich im Vorfeld bereits erkundigt, wer zuständig ist, für die Entfernung alter und kaputter Fahrräder am Bahnhof. Er hat bereits mit der Polizei telefoniert und auch mit dem Ordnungsamt. Jeder sagt, der andere wäre zuständig.

H. Maier: Das sollte der Bauhof machen.

H. Krenn: Die wurden auch gefragt und konnten die Frage auch nicht beantworten.

F. Bachinger: Die Polizei für die Sicherheit zuständig, aber nicht für Ordnung. Wenn es ein gestohlenes Rad ist, dann die Polizei. Bei Fundrädern die Stadtverwaltung. Der Bauhof wird dann informiert und entfernt die Räder entsprechend der Situation.

H. Krenn: So wurde es geschildert. Für jedes Rad müsste dann ein extra Fall eröffnet werden.

- **keine weitere Veranlassung -**

- **Zuständigkeit Busfahrplan am Busbahnhof**

H. Heilmann ergänzt seine vorangegangene Frage noch um die Anfrage, wer für die Busfahrpläne am Busbahnhof (Bahnhof) zuständig ist.

H. Dr. Maier: Immer die Betreiber.

- **keine weiter Veranlassung** –

- **Baumzuschnitt Radweg Marienstraße**

Herr Oswald bittet darum den Anwohnern der Marienstraße in Natternberg mitzuteilen, dass die Äste der Bäume im Herbst zurückgeschnitten werden müssen, damit sie den Radweg nicht blockieren.

- **weitere Veranlassung SG 40** –

Deggendorf, 30.06.2023

STADT DEGGENDORF

Dr. Christian Moser
Oberbürgermeister

Judith Rothenwöhler
Schriftführer/-in