

# **NIEDERSCHRIFT**

## **über die öffentliche 3. Sitzung des Verkehrsausschusses am Donnerstag, den 13.07.2023 im großen Sitzungssaal, Neues Rathaus**

Beginn: 16:00 Uhr

Ende: 16:55 Uhr

### **ANWESEND:**

- MITGLIEDER -

Oliver Antretter

Christian Heilmann-Tröster

Peter Högn

Josef Kandler

Alfred Ortman

Andreas Oswald

Günther Pammer                              statt H. OB Dr. Moser

Konrad Rankl

Prof. Dr. med. Peter Schandelmaier

Cem Yasinoglu

- 1. STELLVERTRETER -

Paul Linsmaier                              statt H. Pammer (Vorsitz)

Dr. Ila Schnabel                            statt F. Wasmeier

- SCHRIFTFÜHRERIN -

Judith Rothenwöhrer



**ABWESEND:**

- MITGLIEDER -

Karl Stern

Renate Wasmeier

- BERATENDE MITGLIEDER -

Hubert Altmann

Kreisverkehrswacht Deggendorf e. V

Rudolf Moser

Fahrschulen Deggendorf

Sebastian Schraufstetter

Behindertenbeauftragter Stadt Deggendorf

Dipl.-Volkswirt Univ. Alexander  
Springer

Stadtwerke Deggendorf GmbH

Inge Profendiner

Beirat für Barrierefreiheit

**TAGESORDNUNG:**

1. Bekanntgaben
2. Genehmigung der Niederschrift öffentlicher Teil
3. Ausweisung eines Fußgängerüberweges im Bereich Stadtfeldstraße / Bahnhof und Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h Sachgebiet 30
4. Ausweisung des Verbindungsweges Frauenstraße / Hindenburgstraße als gemeinsamer Geh- und Radweg Sachgebiet 30
5. Anordnung von Tempo 30 vor Kindergärten, Krankenhäusern oder ähnlichen Einrichtungen Streckengeschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich des Aman-Kindergartens in der Hindenburgstraße und in der Mainkofener Straße beim Bezirksklinikum Sachgebiet 30
6. Neuausstattung Telematikbeschilderung - Kettenanlegeplätze Sachgebiet 30
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:

- Frau Renate Wasmeier (Vertretung: F. Dr. Ila Schnabel)
- Herr Karl Stern (ohne Vertretung)

Folgende Beiräte sind für die heutige Sitzung entschuldigt:

- Frau Inge Profendiner, Beirat für Barrierefreiheit
- Herr Sebastian Schraufstetter, Behindertenbeauftragter Stadt Deggendorf
- Herr Rudolf Moser, Fahrschulen Deggendorf
- Herr Hubert Altmann, Verkehrsclub Deutschland
- Herr Alexander Springer, Stadtwerke Deggendorf

### **Betonleitwände Ruselstraße (mdl. Bekanntgabe)**

H. Siedersberger: Tiefbauamt sucht nach anderen Möglichkeiten statt den Betonleitwänden in Mietraching. Wenn ein sinnvoller Ersatz gefunden wird, werden Angebote eingeholt und ein Antrag für das Haushaltsjahr 2024 gestellt.

H. Rankl: Die Wände bleiben also bis Ende 2023 stehen?

H. Siedersberger: So hat es Herr Oberbürgermeister in der letzten Sitzung gesagt.

### **Ampelanlage Oberer Stadtplatz (mdl. und aufgelegte Bekanntgabe) Anfrage von H. STR Yasinoglu**

H. Siedersberger: Nach Absprache mit der Firma Swarco ist es möglich, dass die Lichtsignalanlage am Oberen Stadtplatz ab 19:00 Uhr nicht mehr in Betrieb ist, aber die Ampelanlage so programmiert werden kann, dass die Fußgänger 24 Stunden eine Ampelschaltung anfordern können. Es kann aber noch dauern, bis die Umstellung erfolgt.

**Rechtliche Einordnung Fahrradschleuse (mdl. und aufgelegte Bekanntgabe)**

H. Maier: Die Frage, ob der Begriff „Fahrradschleuse“ in der StVO genannt wird, ist auf Grund der Einführung einer Fahrradschleuse in der Bahnhofstraße bis zur Kreuzung Bahnhofstraße/Hans-Krämer-Str./Angermühle aufgetaucht. „Fahrradschleuse“ ist kein eigentlich rechtlicher Begriff, wird aber in den Empfehlungen zu Radverkehrsanlagen (ERA) mehrfach genannt und wird als Aufstellfläche für Radfahrer bei schwierigen Knotenpunkten benutzt. ERA ist eine Empfehlung auf Grundlage der StVO und der Verwaltungsvorschriften zur StVO als rechtliche Grundlage genannt. In einem Schreiben von Mai 2022 verweist auch das Verkehrsministerium die Straßenverkehrsbehörden ausdrücklich auf die ERA und deren Einhaltung. Weil hier die Grundlagen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen für die Straßenbaubehörden niedergelegt sind. Von Amtswegen muss diese auch von uns als Straßenbaubehörde beachtet werden. Der Begriff „Fahrradschleuse“ ist ein rechtlicher Begriff, weil die „Fahrradschleuse“ als Begriff in der ERA genannt ist. Diese bezeichnet das Einordnen unter anderem auch in Kreuzungsbereichen. Beim Einsatz des geschützten Einordnens ist eine Fahrradschleuse anzuordnen bzw. auf der Fahrbahn anzubringen.

**Erneute Prüfung wegen Rückstaus und Wartezeiten auf Grund Fahrspuränderung Kreuzung Bahnhofstraße/Hans-Krämer-Str./Angermühle (mdl. Bekanntgabe)**

H. Busch: Die Bedenken wegen möglicher Rückstaus und Wartezeiten an den Ampeln wurden noch einmal geprüft. Es wurden die durchschnittlichen Wartezeiten innerhalb von drei Spitzenstunden (morgens, mittags und abends) im Ist-Zustand (Geradaus-, Links- und Rechtsabbiegerspur) bewertet und in Kategorien eingeteilt, wobei A einer Schulnote 1 entspricht und F einer Schulnote 6. Ein A wird an Kreuzungspunkten nie erreicht. A heißt, sie können grundsätzlich durchfahren, z. B. bei Anforderungsampeln. B heißt per Definition, alle können in der Grünphase ausfahren. C ist auch noch immer gut, kann aber in Ausnahmefällen sein, dass der letzte die Ampel während der Grünphase nicht mehr passieren kann.

Der Grenzwert von B zu C liegt bei 35 Sekunden. Bei der Bewertung des Ist-Zustandes wird dieser Wert in der Spitzenstunde abends auf der Geradeaus-Links-Spur knapp mit 35,2 Sekunden überschritten. Beim Planungsfall mit der Geradeaus-Rechts-Spur mittags mit 36,3 Sekunden. Dies liegt z. B. an der Lücke, die für die Verkehrsteilnehmer ausgespart wird, die aus der Wiesenstraße in die Bahnhofsstraße in Richtung Bahnhof fahren. Also nur bei Ausnahmen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Ampelschaltungen der diversen Spuren fünf Mal im Bereich der B-Bewertung liegen und einmal im Bereich C+. Dies sowohl im Ist-Zustand als auch im Planungszustand.

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.

**Abstimmungsergebnis: laut Beschlussvorschlag**

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

TOP 3      Gegenstand:  
Ausweisung eines Fußgängerüberweges im Bereich Stadtfeldstraße / Bahnhof  
und Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h

---

Der Vorsitzende stellt den Tagesordnungspunkt vor und über gibt das Wort an H. Maier.

H. Maier: Führt den Punkt anhand der Beschlussvorlage aus.

H. Heilmann: An der Stelle eine sehr sinnvolle Entscheidung. Der Fußgängerverkehr ist hier sehr groß und die Änderung sehr zielführend.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Grundsätzlich sehr gute Sache, aber die unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelung auf der Strecke sind verwirrend. Ist es möglich vom Bahnhof bis zur Einmündung Stadtfeldstraße durchgehend 30 km/h auszuweisen? Durch die vielen Unterschiede entsteht sonst ein Schilderwald.

H. Maier: Überlegungen waren da die Geschwindigkeitsreduzierung weiterzuführen, da die Unterschiede zwischen den einzelnen reduzierten Bereichen für den Kraftfahrer verwirrend sind. Allerdings sind in dem Bereich nach der Pestalozzi Schule die Voraussetzungen für eine Herabsetzung auf 30 km/h lt. StVO nicht gegeben.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Kann man bei der Schule noch einen Fußgängerüberweg machen? Dann könnte der Bereich einheitlich bei einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h bleiben. Und nicht vom Kreisverkehr bis zur Schule 30 km/h, von der Schule bis zum Netto auch, dann 50 km/h bis zum Altenheim, danach wieder 50 km/h auf eine Strecke von 100 m bis 200 m bis zu Bedarfsampel an der Kreuzung Berger Straße. Da ist wieder auf 30 km/h reduziert.

H. Maier: Laut dem Fachamt ist es rechtlich nicht möglich. Ein Autofahrer könnte vor Gericht darauf pochen, dass hier 50 km/h gefahren werden darf. Für eine Änderung auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h fehlen laut StVO die Voraussetzungen.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Gibt es keine anderen Möglichkeiten die Geschwindigkeitsbegrenzung durchgehend zu machen?

H. Maier: Der Stadtrat hat beschlossen bei der deutschlandweiten Städteinitiative Tempo-30-Reduzierung mitzumachen. Die Hoffnung ist, dass dadurch das Bundesverkehrsministerium offener wird und die Umsetzung von Tempo 30 Bereichen einfacher wird.

H. Antretter: Der Schilderwald, der durch die neue Beschilderung entsteht ist nicht tragbar, weil er den Verkehrsteilnehmer zu sehr verwirrt: 30 km/h beim künftigen Fußgängerüberweg, 30 km/h mit zeitlicher Begrenzung beim Sonderpädagogischen Förderzentrum, 30 km/h beim Seniorenzentrum ohne zeitliche Begrenzung, dann wieder 30 km/h mit zeitlicher Beschränkung bei der Abzweigung zur Grundschule St. Martin. Wie lang ist die Strecke dazwischen mit 50 km/h?

H. Maier: Ca. 150 m.

H. Antretter: Die vielen Schilder stören die Harmonie des Flusses. Am schlimmsten wäre, wenn dann noch geblitzt werden würde.

H. Maier: Diese Wildwüchse entstehen, weil die StVO vom Bundesverkehrsministerium so streng ausgelegt wird. Der PKW hat noch immer eine gewisse Priorität.

H. Antretter: Die Harmonie des Flusses wird dadurch erheblich gestört. Die Beschränkung auf 30 km/h beim Übergang ist gut, aber der Schilderwald stört. Gibt es gar keine andere Möglichkeit, dass man über die Stadtfeldstr. 30 km/h macht.

H. Yasinoglu: Kann man die Bedarfsampel nicht durch einen Zebrastreifen ersetzen? Dann könnte die komplette Straße mit 30 km/h ausgeschildert werden.

H. Pammer: Die Bedarfsampel stellt eine größere Sicherheit dar, als ein Zebrastreifen. Die Strecke ist ein Schulweg und die Ampel wird gerade von den Kindern sehr gut angenommen und benutzt.

H. Maier: Ergänzend kann man noch sagen, dass eine Ampel immer eine bessere Lösung ist als ein Fußgängerüberweg, weil sie nicht absolut sicher sind. Hier steht sie im Schulbereich. Die Möglichkeit der Ampel ist hier vorzuziehen.

H. Pammer: Ein Fußgängerüberweg suggeriert eine trügerische Sicherheit, weil viele Autofahrer den Überweg nicht registrieren. Eine Ampel wird besser und schneller erkannt.

H. Yasinoglu: Aber so ist es ein großes Durcheinander.



H. Maier: Vielleicht ist es nur ein vorübergehender Zustand, wenn diese Initiative erfolgreich ist, dann wären wir freier und können auch entsprechend handeln.

H. Linsmaier: Wenn der Verkehrsausschuss die Beschilderung auf durchgehend 30 km/h beschließen würde und die Verwaltung diesen Entschluss entsprechend umsetzt, dann kann es im schlimmsten Fall passieren, dass jemand die Stadtverwaltung verklagt, oder?

H. Pammer: Ja, das stimmt. Als Kompromiss könnte sich die Verwaltung die Situation zusammen mit der Polizei noch einmal ansehen und der Ausschuss berät sich beim nächsten Ausschuss noch einmal.

H. Maier: Man kann den Beschluss jetzt so fassen und in naher Zukunft wird die Beschilderung noch einmal überprüft.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Der Schilderwald muss vermieden werden! Und diese ständigen Folgearbeiten kosten nur Zeit und Geld. Schilder hin, Schilder weg, das macht keinen Sinn. Gibt es nicht irgendeine Möglichkeit es doch durchgehend zu machen?

H. Maier: Der Fußgängerüberweg kann nur dann gemacht werden, wenn gewisse Voraussetzungen die erfüllt sein müssen und dazu gehört eine bestimmte Vorstellung vor und nach dem Überweg, wie das zu gestalten ist. Ansonsten laufen wir Gefahr, dass wir den Zebrastreifen nicht machen können.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Die überwiegende Mehrheit des Ausschusses wäre dafür es mal zu probieren und abzuwarten, ob überhaupt eine Klage eingeht.

H. Maier: Man muss bedenken, dass die Stadt keine Strafe vollstreckt werden kann, die auf Grund einer Geschwindigkeitsmessung erhoben wird, wenn wir an dieser Stelle rechtswidrig mit 30 km/h Blitzen, obwohl 50 km/h zugelassen wären.

H. Pammer: Wenn ein Rechtsanwalt darüber Bescheid weiß, dann wird es sicher zu einer Klage kommen.

H. Bayer: In der StVO steht, dass die vornehmste Aufgabe der Verkehrsbehörde und der Polizei ist, dass Fußgänger sicher über die Straße kommen. Mit dieser Begründung kann man die 30 km/h über die ganze Länge der Stadtfeldstraße ausweisen.

H. Maier: Die Überquerungen kommen aber nur im Bereich des Bahnhofs und der Pestalozzi Schule vorkommen und dann erst wieder an der Kreuzung zur Grundschule. Daher gibt es momentan keine Begründung die Reduzierung der Geschwindigkeit für den ganzen Straßenzug anzuordnen. Die rechtlichen Voraussetzungen geben es einfach nicht her. Für den Beschluss sollten wir uns an die StVO halten. Die Verwaltung behält den Vorgang im Blick, so dass, sobald die Gegebenheiten geschaffen wurden, auch hier eine Lösung gefunden werden kann.

H. Linsmaier: Der Beschluss sollte um Punkt 4 ergänzt werden, dass die Verwaltung mit der Prüfung beauftragt wird, in wie weit der Schilderwald reduziert werden und durchgängig 30 km/h ausgewiesen werden können.

H. Pammer: Dieser Vorschlag wird angenommen und die Beschlussvorlage um Ziffer 4 ergänzt.

Der Vorsitzende lässt abstimmen.

**Abstimmungsergebnis: abweichend vom Beschlussvorschlag**

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

TOP 4    Gegenstand:  
Ausweisung des Verbindungsweges Frauenstraße / Hindenburgstraße als gemeinsamer Geh- und Radweg

---

Der Vorsitzende führt die Beschlussvorlage aus und lässt, nachdem das Gremium keine Fragen hat, darüber abstimmen.

**Abstimmungsergebnis: laut Beschlussvorschlag**

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

TOP 5    Gegenstand:  
Anordnung von Tempo 30 vor Kindergärten, Krankenhäusern oder ähnlichen Einrichtungen  
Streckengeschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich des Aman-Kindergartens in der Hindenburgstraße und in der Mainkofener Straße beim Bezirksklinikum

---

Der Vorsitzende stellt den Tagesordnungspunkt vor und erklärt, dass in der Vergangenheit diese Regelung schon vor einigen Einrichtungen gemacht wurden. Beim Aman-Kindergarten war man aber bisher der Meinung, dass die Strecke zwischen der Kreuzung Graflinger Str./Hindenburgstraße zu kurz wäre, um schneller als 30 km/h fahren zu können.

Der Vorsitzende befürwortet aber jetzt die Änderung.

H. Ortmann: An der Stelle ist bereits ein Gefahrenzeichen „Achtung Kinder!“ auf der Straße angebracht. Somit ist schon ein eindeutiges Zeichen sichtbar, das den Kraftfahrer auffordert langsam zu fahren und bremsbereit zu sein. Wenn jetzt auch noch Schilder angebracht werden, verstärkt dies wieder den Schilderwald. Die Strecke zwischen den Schildern und dem Kindergarten ist sehr gering, vielleicht 35 m. Die Schilder sind eigentlich überflüssig.

H. Yasinoglu: In einer der letzten Sitzung wurde von mir bereits angemerkt, als die 30er Zone in der Franz-Josef-Strauß-Straße gemacht wurde, dass die 30er Beschränkung auch bis zum Kindergarten gehen sollte. Diese Einrichtung ist die einzige ohne Geschwindigkeitsbeschränkung.

H. Pammer: Es kann ja nicht schaden, wenn zusätzlich zum Hinweis „Achtung Kinder“ auch noch ein Schild für 30 km/h angebracht wird.

H. Maier: Besonders morgens kann man feststellen, dass es Verkehrsteilnehmer gibt, die von der Grünphase der Kreuzung Graflinger Straße/Hindenburgstraße sehr schnell am Kindergarten vorbeifahren, um die Grünschaltung an der Kreuzung Hindenburgstraße/Amanstraße noch zu erwischen. Vorsichtig wird dabei aber nicht gefahren, es wird gerast.

H. Ortmann: Sind denn dann schon Unfälle passiert? Außer beim aus- und einparken?

H. Maier: Ja, es sind welche passiert. Auch wegen überhöhter Geschwindigkeit

H. Pammer: Die Kosten für beiden Maßnahmen belaufen sich auf 125,00 €.

Nach Klärung der Fragen lässt der Vorsitzende über den Beschlussvorschlag abstimmen.

**Abstimmungsergebnis: laut Beschlussvorschlag**

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

H. Oswald hat noch einen Einwand, den der Vorsitzende nach der Abstimmung zulässt.

H. Oswald: Warum wird auf der Strecke der Mainkofener Straße die Geschwindigkeit herabgesetzt. Hier gibt es keinen Zugang zum Krankenhaus. Nur zum Friedhof.

F. Aigner: Ein Kollege war vor Ort und an dieser Stelle müsste ein Zugang zum Klinikum sein.

H. Oswald: Nein, dieser Weg führt zum Friedhof und zur Gedenkstätte. Die Türe hier ist normalerweise verschlossen.

Da die Situation unklar ist, schlägt der Vorsitzende vor, die Maßnahme am Aman-Kindergarten umzusetzen und in der Mainkofener Straße wird bis zur nächsten Sitzung geklärt, ob die Geschwindigkeitsreduzierung gemacht werden kann.

Der Vorsitzenden lässt über den geänderten Teil des Beschlussvorschlages abstimmen.

**Abstimmungsergebnis: abweichend vom Beschlussvorschlag**

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

TOP 6    Gegenstand:  
Neuausstattung Telematikbeschilderung - Kettenanlegeplätze

---

Der Vorsitzende führt in den Beschlussvorschlag ein, fasst diesen kurz zusammen und bittet um Fragen.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Wie hoch sind die Kosten?

H. Pammer: Die Kosten muss der Staat tragen. Die Stadtverwaltung zahlt nichts, weil es um eine Staatsstraße geht. Wir werden als untere Verkehrsbehörde davon nur in Kenntnis gesetzt.

Da es keine Fragen mehr aus dem Gremium gibt, lässt der Vorsitzende abstimmen.

**Abstimmungsergebnis: laut Beschlussvorschlag**

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

TOP 7    Gegenstand:  
Anfragen

---

- **Ausweisung Streckentempo 30 km/h an der Grundschule Haidhof, Natternberg-Rettenbach**

H. Oswald: Vor jeder Schule oder Kindergarten wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. An der Grundschule Haidhof führt eine Staatsstraße vorbei. Die aber nicht begrenzt ist. Warum?

H. Pammer: Diese Frage müsste man mit dem Straßenbauamt klären.

H. Busch: An dieser Strecke ist keine Querung möglich. Der Fuß- und Radweg ist nur in Fahrtrichtung Natternberg auf der rechten Seite.

H. Oswald: Wenn man aus der Einfahrt vom Sportgelände nach links abbiegen möchte, muss man den Radweg überqueren. Das ist nicht ungefährlich, weil der Blick nach links eingeschränkt ist. Dadurch entsteht ein Konflikt zwischen Rad- und Autofahrer. Aber dieses Problem wird man nicht lösen können. Kann man hier eine Lösung finden, ähnlich wie in Fischerdorf? Dort hat der Radfahrer nicht Vorfahrt.

H. Busch: Wenn ein straßenbegleitender Radweg weniger als 5 m vom Fahrbahnrand entfernt ist, auch bei überörtlichen Straßen, dann hat der Radfahrer Vorrang. Wie der Autofahrer auf der Straße auch. In Fischerdorf sorgt dieses Thema intern noch für Uneinigkeit, das wird aber mit den nächsten Maßnahmen geregelt werden. Was man in Natternberg-Rettenbach noch machen könnte, wäre das Sichtfeld besser freizuschneiden.

H. Pammer: Gibt es dort einen Unfallschwerpunkt?

H. Fischer: Nein, keine Unfälle.

- **weiter an SG 44** -

- **Parksituation im Nördlichen Stadtgraben wegen der neuen Postfächer**

H. Antretter: Hier wird oft sehr kurz und wild geparkt, was vermehrt zu Schwierigkeiten führt, was sich durch die Baustelle noch verschlimmert. Viele parken auf dem Bürgersteig.

H. Pammer: Ja, die Baustelle verengt die Fahrbahn und wenn dann noch zusätzliche Behinderungen z. B. durch einen LKW entstehen, dann wird es schwierig. Aber solche Örtlichkeiten, an denen man nur schnell aussteigt, etwas erledigt, wieder einsteigt und weiterfährt gibt es gerade in der Innenstadt öfter. Und jegliche Behinderung stellt auch eine Verkehrsberuhigung dar.

H. Maier: Bei den verkehrsrechtlichen Anordnungen wird sehr genau gearbeitet, so dass so wenig wie möglich Behinderungen für alle Verkehrsteilnehmer entstehen. Natürlich kann man nicht immer alles regeln, aber gerade hier wird versucht, einen guten Ausgleich zu finden.

H. Pammer: Man sollte hier einfach warten, bis die Baustelle weg ist, dann entspannt sich die Lage sicher wieder. H. Fischer, Polizei, ist der gleichen Meinung.

- **keine Maßnahmen erforderlich** -

- **Andere Lösung für Be- und Entladevorgänge Perlasberger Str. beim BRK Altenheim**

H. Antretter: Durch LKWs mit Anhänger entstehen hier erhebliche Behinderungen, die gerade im Kurvenbereich zu gefährlichen Situationen führen. Gibt es eine andere Lösung?

H. Pammer: Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist hier auf 30 km/h gesetzt. Ja, der LKW stellt eine Schikane dar, bremst aber auch den Verkehr.

H. Antretter: Wenn der LKW auf der Straße steht, sieht man nicht vorbei, dadurch ergibt sich das Potenzial für eine Gefahrenstelle.

H. Fischer: In Deggendorf gibt es Straßenzüge, z. B. Haslacher Straße an denen war die Beschilderung mit einem absoluten Haltverbot notwendig, weil hier vermehrt geparkt wurde. Das ist aber in der Perlasberger Straße nicht der Fall. An dieser Stelle eine Belieferung nicht zu zulassen, wäre nicht tragbar. Außerdem ist ja die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

H. Pammer: Es gibt keine andere Möglichkeit, weil kein anderer Platz zur Verfügung steht. Man könnte beim BRK nachfragen, ob künftig die drei Parkplätze oberhalb für das Be- und Entladen genutzt werden könnten, wobei sich dann der Transportweg mit dem Hubwagen verlängert und das ist gerade im Winter wieder umständlicher.

- **keine Maßnahmen erforderlich** -

- **Abstand zum Radfahrer im Tempo-20-Bereich, hier Pfleggasse**

H. Yasinoglu: Wie viel Abstand muss man zu einem Radfahrer in einem 20 km/h Bereich einhalten? Beispielsweise in der Pfleggasse, wenn der Radfahrer im Gegenverkehr fährt.

H. Fischer: 1,50 m laut StVO.

H. Maier: Dieser Abstand gilt aber laut StVO nur beim Überholen, nicht im Gegenverkehr. In diesem Fall wird von gegenseitiger Rücksichtnahme und Ausweichmöglichkeit gesprochen, aber nicht in welcher Größenordnung. Es ist nur der Straßenquerschnitt geregelt. Und wenn der vorhanden ist, dann kann es im Begegnungsverkehr auch ein relativ schmaler Gang sein.

H. Yasinoglu: Die Pfleggasse hat eine Breite von 7,60 m, auf beiden Seiten parken Autos, jeweils 2,00 m es bleiben ca. 3,60 m. Wenn ein SUV, ca. 2,20 m bis 2,30 m Breite, durch die Pfleggasse fährt, dann bleiben links und rechts ca. 60 cm Platz für den Radfahrer.

H. Maier: Hier spricht der Gesetzgeber von der gegenseitigen Rücksichtnahme. Es kann sein, dass man auch stehen bleiben muss, um einen Unfall zu vermeiden. Es geht nicht darum, dass jeder sein Recht behalten kann. Und wenn die Straßenbreite gegeben ist, müssen wir das anordnen.

H. Pammer: Es geht um einen Kompromiss, wenn man als Radfahrer entgegen der Einbahnstraße fahren darf. Da muss doppelt und dreifach darauf geachtet werden, dass niemandem etwas passiert.

H. Maier: Es ist eine Zone 20. Und hier ist ein Begegnungsverkehr möglich.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Viele Bürger sind sich als Fahrradfahrer sehr unsicher, ob man die Pflegegasse und die Bahnhofstraße entgegen der Fahrtrichtung sicher befahren kann. Mit Rücksichtnahme kann das funktionieren. Aber einige Radfahrer wollen jetzt überhaupt nicht mehr durch die beiden Straßen fahren. Könnten man die Parkmöglichkeiten auf einer Seite entfernen, sodass mehr Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer entstehen würde?

H. Maier: Die Verwaltung hätte Stellplätze aus der Bahnhofstraße entfernt. Das wurde aber nicht gewollt. Aber auch mit den Parkplätzen ist der Straßenquerschnitt so breit, dass ein entsprechender Begegnungsverkehr möglich ist. Die Unsicherheiten bei manchen Radfahrern sind aber verständlich.

H. Busch: Es gibt drei Kriterien. Erst wenn einer dieser drei Punkte nicht zutrifft, dürfen wir das Fahren gegen die Einbahnstraße nicht zulassen:

1. Kraftfahrzeug Geschwindigkeit 30 km/h oder niedriger → ist vorhanden
2. Ausreichende Restbreite, mindestens 3,50 m → ist vorhanden
3. Übersichtliche Verkehrsführung → ist vorhanden

Somit sind alle drei Punkte erfüllt. Die Erfahrungen von anderen Städten, wenn solche Änderungen gemacht werden, zeigt, dass man einfach auch mal durchhalten muss. Wenn sich jemand nicht wohlfühlt, dann muss er auch nicht gegen die Einbahnstraße fahren. Es wird niemand gezwungen. Aber die Kriterien sind, wie sie sind und somit einzuhalten.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Das Fahrradfahrer gegen die Einbahnstraße fahren dürfen, ist ja in Ordnung. Es sollte nur mehr Platz geschaffen werden.

H. Maier: Das wäre auch der Wunsch der Verwaltung, aber bei dem Termin zwischen Herrn Oberbürgermeister und den Anwohner bzw. Geschäftsleuten der Bahnhofstraße wurde das anders dargestellt. Es ist nicht ganz so einfach.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Es gibt aber auch andere Meinungen zu diesem Thema.

H. Heilmann: Warum wurde nur mit den Geschäftsleuten gesprochen und nicht mit der Stadtgesellschaft oder einem anderen Gremium. Hiermit ergeht das partei- und fraktionsübergreifende Angebot an die CSU einen gemeinsamen Antrag zu machen. Der Verkehrsausschuss, nicht die Verwaltung und auch nicht die Geschäftsleute, kann beschließen, dass hier Parkplätze wegfallen sollen, um mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen.

H. Pammer: Herr Oberbürgermeister hat vorab mit den Geschäftsleuten gesprochen. Solche Gespräche tragen dazu bei, dass wir keine großen Leerstände haben und unsere Innenstadt ansprechend ist, auch durch die Zusammensetzung der derzeit ansässigen Läden.

F. Dr. Schnabel: Es muss niemand gegen die Einbahnstraße fahren und der Weg über die Metzgergasse ist kein Problem. Aber man muss immer alle Seiten sehen. Der Fahrradfahrer hat seine Prioritäten, Autofahrer, Fußgänger und auch die Geschäftsleute. Aber man muss immer alle berücksichtigen.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass gerade der Punkt Anfragen behandelt wird und hier keine Diskussionen stattfinden sollten.

H. Heilmann: Niemand will, dass der Oberbürgermeister nicht mit den Leuten spricht. Es wurde nur bemängelt, dass nur mit einer einzigen Gruppe gesprochen wurde. Und der Verkehrsausschuss kann ja trotzdem aktiv werden. Dafür wurden die Stadträte gewählt. In vielen anderen Städten kann auch nicht in der Innenstadt vor den Geschäften geparkt werden und trotzdem ist die Innenstadt lebendig. Unter dem Stadtplatz sind viele Parkplätze, wegen denen man nicht sehr weit laufen muss.

H. Prof. Dr. Schandelmaier: Es geht ja nicht nur um die Bahnhofstraße und die Pfleggasse, auch in den Stadtgräben fühlt man sich nicht sicher. Die Stadt ist natürlich nicht nur für die Autofahrer da, sondern anteilig auch für die Fahrradfahrer. Das sollte man für die Zukunft bedenken.

H. Pammer: In der Stadt, der Verwaltung und beim Oberbürgermeister sind die Anliegen aller Bürgerinnen und Bürger gleich wichtig. Wenn sich jemand auf dem Fahrrad nicht sicher fühlt, dann besteht die Möglichkeit ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen.

- **keine Maßnahmen erforderlich** -

Nachdem keine anderen Anfragen mehr gestellt werden, schließt der Vorsitzende den öffentlichen Teil der Sitzung.

Deggendorf, 18.10.2023

STADT DEGGENDORF

Günther Pammer  
Stadtrat /  
2. Bürgermeister

Judith Rothenwöhrer  
Schriftführerin