

**Stellungnahme Wirtschaftsbeirat vom 11.10.2022**

**Stand 16.11.2022**

#lfd. Nr.	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
1	Die Verkehrsführung zeichnet sich durch viele Spurwechsel für Bus und Rad aus, verbunden mit hohem Unfallrisiko; Teilweise sind Radwege zwischen den Fahrspuren angelegt, wodurch eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsbehinderungen angelegt sind.	Zur Vermeidung von entwurfsmäßigen Gefährdungen wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Audits sind in die Planung eingeflossen. Ein erhöhtes Unfallrisiko wird nicht gesehen. Eigene Schutzstreifen an Linksabbiege- und Geradeausfahrstreifen wurden an der Kreuzung Frommüllerstr./Steubenstraße bereits vor einigen Jahren umgesetzt; ein Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegespur ist seit zwei Jahren an der hochbelasteten Kreuzung am Kulturforum ohne Auffälligkeiten in Betrieb
2	Eine Beschleunigung des Busverkehrs ist nicht ersichtlich, da die Busse ebenfalls durch die diversen Fahrbahnreduzierung von 2 auf 1 Spur behindert werden. Sollte man eine Beschleunigung z.B. über eine „Umweltspur“ erreichen wollen (insbesondere in Richtung Rathaus), fehlt dieser Ansatz.	Die Beschleunigung der Busse geschieht durch die Signaltechnik. Dort wo nötig werden Bussonderfahrstreifen angeordnet.
3	Auf Fahrbahnreduzierungen von 2 auf 1 spurig folgen Fahrbahnerweiterungen von 1 auf 2 spurig und wieder zurück zur Einspurigkeit, mit hohem Unfall- und Staupotenzial (siehe z.B. rechtsabbiegen Königstraße in Henri-Dunant-Str., und gleich danach Einfahrt ins Sozialparkhaus; vergleichbar ebenso umgekehrt in die andere Fahrtrichtung)	Die 2-Streifigkeit ist punktuell erforderlich um den Verkehr an der Lichtsignalanlage und im Kreuzungsbereich leistungsfähig abwickeln zu können. Eine Verflechtung von Fahrstreifen ist im innerstädtischen Gebiet üblich, hat keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und ermöglicht die optimale Nutzung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer.
4	Das Abbiegen in die beiden betroffenen Parkhäuser ist einspurig, führt zudem über eine Radspur, und ist daher stauträchtig und zudem mit hohem Unfallpotenzial versehen	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Rückstau bedingt durch die Einfahrt in die Parkhäuser wird nicht erwartet, da auch die Schranke erst nach der Einfahrt am unteren Beginn der Tiefgarage angeordnet ist. Auch ein erhöhtes Unfallpotential wird nicht gesehen.
5	Die Führung des Radverkehrs über die Kreuzung in die Königstraße (zum Busbahnhof Rathaus, schwarzes Kreuz) sollte aufgrund des verstärkten Busverkehrs und des damit in Verbindung stehenden Fußgängerverkehrs aus Sicherheitsaspekten überdacht werden	Fußgänger / Radfahrer und der Bussonderfahrstreifen sowie die übrigen MIV Fahrstreifen sind signalisiert. Es besteht eine klare Verkehrsregelung. Auf die bestehenden Beschlüsse Königstraße: Neugestaltung zwischen Dr.-Henry-Kissinger Platz, Franz-Josef-Strauß-Platz, Hallplatz und Friedrichstraße: Freigabe zur Bürgerinformation (SpA/449/2016) und Rathauskreuzung: Beschluss der überarbeiteten Vorplanung (SpA/484/2017) wird verwiesen. Diese waren einstimmig und bilden die Grundlage für die vorgelegte Planung.

#lfd. Nr.	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
6	Das Linksabbiegen von der Königstraße in die Brandenburgerstraße wurde geopfert; will/muss man aber dort einfahren, ist ein umständlicher Umweg über die Henri-Dunant-Str. und U-Turn auf Höhe Rot-Kreuz -Haus notwendig -> umweltschonend?	Der Umweg für den MIV beträgt lediglich 600 m. Den Umweg betreffen lediglich 122 Fahrzeuge am Tag. (Verkehrserhebung vom 27.01.2022) Dies ist aus verkehrsplanerischer Sicht akzeptabel zumal dann, wenn es erhebliche Verbesserungen für die Phasenfolge und Busbeschleunigung der Rathauskreuzung mit sich bringt. Auf die Seite 7 der Anlage 11 wird verwiesen.
7	Die Radwegeführung bei Kreuzung Königstraße – Friedrichstraße scheint sehr kompliziert und gefahrenträchtig zu sein (z.B. Linksabbieger-Radfahrspur von Nürnberger Str. in die Friedrichstraße (wie und wo ordnet man sich da vorher ein?), dann Kfz-Spur, dann wieder Radspur).	Bei dem Knotenpunkt handelt es sich um eine komplexe Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer. Diese sind im innerstädtischen Bereich einer Großstadt keine Seltenheit, sodass die Verkehrsteilnehmer sich schnell an die neue Verkehrsführung gewöhnen sollten.
8	Parkraum wird deutlich reduziert, ohne ersichtlich ortsnah einen Ersatz zu schaffen (z.B. bei Ecke Friedrichstraße, Königstraße (Baumbepflanzung), Henri-Dunant-Str. (wichtig für Gastronomie Gustavstraße, nahezu alle Parkplätze, die ab 19:00 Uhr genutzt werden können, entfallen!!)	Es ist ausreichend Parkraum im Parkhaus Flair vorhanden. Auf den Beschluss zum Klimaschutz OA/0460/2021 und den Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsförderung SpA/0939/2021 wird verwiesen.
9	Die Begrünung mit Bäumen z.B. in Henri-Dunant-Str. führt zu Sicht Einschränkungen, ist aber auch für den Busverkehr ggf. hinderlich	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Es handelt sich um schmale Baumstämme mit einem max. Durchmesser von 20 cm.
10	Wir befürchten, dass aufgrund der Baumbepflanzung Flächen im Außenbereich für die Gastronomie reduziert werden (Königstraße zwischen Rathaus und Flair-Parkhauseinfahrt).	Bäume erhöhen die Aufenthaltsqualität. Bäume werden, in dem genannten Bereich, nur in Verlängerung der Parkplätze angeordnet. Die Gastronomiefläche wird nicht reduziert.
11	Angesichts der vorliegenden Planung ergibt sich die Frage, wie die Belieferung der angrenzenden Läden etc. sichergestellt ist (Wirtschaftsverkehr)	Es werden Lieferzonen ausgewiesen, die die Situation gegenüber heute verbessern werden.
12	Im Falle von ungeplanten, aber auch vorhersehbaren Verkehrsstörungen (z.B. Unfall, Müllabfuhr, Lieferverkehr, etc.) erwarten wir erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses auf dieser Hauptverkehrsader; heute besteht grundsätzlich eine Ausweichmöglichkeit über die 2 Spur	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Es werden Lieferzonen ausgewiesen. Unfälle können auch bei einem zweistreifigen Ausbau zu Verkehrsbehinderungen führen. Kurzfristige Einschränkungen der Kapazität z.B. durch die Müllabfuhr sind innerstädtisch, so auch in der Königstraße, aus verkehrsplanerischer Sicht akzeptabel.