

**VERKEHRSKONZEPT INNENSTADT
OBERVIECHTACH**

NOVEMBER 1994

Das vorliegende Verkehrskonzept Innenstadt Oberviechtach ist integraler Bestandteil der Stadt-
sanierung. Projektgebiet ist das 1993 förmlich beschlossene Sanierungsgebiet. Die
Zielsetzungen sind aus den Sanierungszielen, soweit sie in der vorbereitenden Untersuchung
formuliert wurden, abgeleitet und ergänzt um besondere Gesichtspunkt des Bereiches Straße
und Verkehr.

Zur Lösung der angesprochenen verkehrlichen und städtebaulichen Probleme im
Sanierungsgebiet wird ein zeitlich koordinierter Einsatz verschiedener Instrumente empfohlen,
in deren Zentrum Straßengestaltung und Stellplatzorganisation stehen. Da das Konzept nicht
nur städtische Finanzen und Zuständigkeiten berührt, ist es auch als Argumentationshilfe für die
Zusammenarbeit mit anderen Behörden angelegt.

Verkehrskonzept Innenstadt
Oberviechtach

November 1994

Mitarbeit:
A. Grabmeier
H. Krug

In Zusammenarbeit mit
Ing. Büro A. Weiß, Neunburg v.W.

Inhalt

1. Aufgabenstellung und Vorbemerkungen
2. Bestandsanalyse
 - 2.1 Fußgänger- und Fahrradverkehr
 - 2.2 Fließender Kraftfahrzeugverkehr
 - 2.3 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr
 - 2.4 Städtebauliche Situation
 - 2.5 Abschätzung der Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs
3. Überblick über die Instrumente der städtischen Verkehrsplanung
 - 3.1 Rechtsformen der Verkehrsberuhigung
 - 3.2 Netzeingriffe und Fahrbeschränkungen
 - 3.3 Stellplatzangebot und -bewirtschaftung
 - 3.4 Straßengestaltung
4. Zielformulierung
 - Exkurs zum Parken
5. Planung Altstadt: Flächenhaft Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
 - 5.1 Verkehrsordnung
 - 5.2 Stellplatzordnung
 - 5.2.1 In der Altstadt: Kurzparkzone
 - 5.2.2 Am Altstadtrand: Schaffung von Parkraum
 - 5.3 Straßenumbau
 - 5.4 Zusammenfassung der Planung Altstadt
6. Planung Altstadtumfeld
7. Maßnahmenprogramm: Prioritäten und Abhängigkeiten

Pläne

- Plan 1: Zeitdistanzen für Fußgänger
- Plan 2: Verkehrsnetz und KFZ-Verkehrsmengen
- Plan 3: KFZ-Verkehrsmengen Rathausplatz
- Plan 4: Stellplatzangebot
- Plan 5: Gebäudenutzungen und Bäume im Straßenraum
- Plan 6: Zielplanung Fließender Kraftfahrzeugverkehr
- Plan 7: Verkehrs- und Stellplatzordnung
- Plan 8: Straßengestaltung Pflaster - drei Straßentypen
- Plan 9: Ideenskizze Altstadtstraßen - Ausschnitt
- Plan 10: Anforderungen an klassifizierte Straßen
- Plan 11: Städtebauliche Einbindung Rathausplatz - Ideenskizze
- Plan 12: Sofortmaßnahmen
- Plan 13: Maßnahmenprogramm Stufe I
- Plan 14: Maßnahmenprogramm Stufe II
- Plan 15: Maßnahmenprogramm Stufe III

Abbildungen

- Abb. 1: Straßenquerschnitt Bahnhofstraße - Bestand
- Abb. 2: Straßenquerschnitt Bahnhofstraße - Planung
- Abb. 3: Straßenquerschnitt Sailergasse - Bestand
- Abb. 4: Straßenquerschnitt Sailergasse - Planung
- Abb. 5: Perspektive Marktplatz - Planung
- Abb. 6: Perspektive Sailergasse - Planung
- Abb. 7: Fahrbahnquerschnitt Hütgraben mit Mehrzweckstreifen

1. Aufgabenstellung und Vorbemerkungen

Das Verkehrskonzept ist zentraler Baustein der Innenstadtsanierung Oberviechtach. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung wird mehrfach darauf hingewiesen, daß der wichtigste Handlungsbedarf im Bereich Straßen und Verkehr zu finden ist: Es wird eine Übernutzung durch ruhenden und fließenden Verkehr festgestellt. Aufgabe der vorliegenden Untersuchung ist somit die Präzisierung des verkehrsplanerischen Handlungsbedarfs und die Erarbeitung eines konkreten und abgestimmten Planungsvorschlages. Das Untersuchungsgebiet entspricht dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet, welches auch die kritischen Kreuzungen im Verlauf der Altstadtumfahrung umfaßt.

Die Verkehrsplanung hat die Aufgabe, in Abstimmung mit anderen Planungen Erreichbarkeiten zu verbessern. Dabei treten zwangsläufig Zielkonflikte auf, die im Rahmen eines Abwägungsverfahrens zu lösen sind. Besonderes Gewicht bei der Abwägung in der Innenstadt von Oberviechtach haben die Sanierungsziele

- Erhaltung und Wiederherstellung der Eigenart des Stadtbildes,
- Stärkung der Wohnfunktion und
- Sicherung und Verbesserung der Funktion der Altstadt als sozialer Mittelpunkt und Versorgungszentrum (s. vorbereitende Untersuchung).

Unabhängig von der Abstimmung mit anderen Planungsbereichen sind zwei grundsätzliche Abwägungsnotwendigkeiten innerhalb der **Verbesserung von Erreichbarkeiten** zu beachten:

- Erreichbarkeiten sind nicht nur eine Frage, wie leicht man irgendwo hinkommt, sondern auch eine Frage, was dort, wo man hinkommt, zu erreichen ist. **Leichter Verkehr und gute Angebote am Ziel** sind gleichwertige Voraussetzungen für hohe Erreichbarkeiten. Aufgrund knapper Flächen und Störwirkungen bestehen insbesondere in Altstädten enge Zusammenhänge zwischen beiden Voraussetzungen: Eine Erleichterung des Verkehrs (z.B. durch Ausweisung zusätzlicher Stellplätze) ist immer mit einer Verringerung des Flächenangebots, der Qualität und größeren Störwirkungen verbunden. Hohe Erreichbarkeiten können deshalb nur über einen ausgewogenen Kompromiß zwischen Möglichkeiten der Fortbewegung und Möglichkeiten des Aufenthalts, also zwischen verkehrlichen und bebauungsbezogenen Nutzungen geschaffen werden.
- Erreichbarkeiten spielen nicht nur im KFZ-Verkehr, sondern gleichermaßen auch im öffentlichen, im Fahrrad- und im Fußgängerverkehr eine Rolle. Voraussetzung für hohe Erreichbarkeiten sind **leichte Fortbewegungsmöglichkeiten in allen Verkehrsarten**. Auch hier ergeben sich

insbesondere in Altstädten aufgrund knapper Flächen, hoher Verkehrsnachfrage und Störwirkungen enge Zusammenhänge und Abwägungserfordernisse: Je größer der Flächenbedarf und Störwirkungen (Lärm, Abgase, Gefährdung...) einer Verkehrsart sind, desto stärker schränkt sie die Erreichbarkeiten für andere Verkehrsarten ein. Hohe Erreichbarkeiten erfordern deshalb ein ausgewogenen Kompromiß zwischen allen Verkehrsarten.

Die heutige Situation in der Altstadt von Oberviechtach berücksichtigt einseitig die Belange des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs (siehe auch vorbereitende Untersuchung). Diese Einseitigkeit schlägt sich nieder in Flächenaufteilung, Straßengestaltung und Stellplatzorganisation. Verbesserungen der heutigen Situation in Richtung eines tragfähigen Kompromisses zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und Nutzungsansprüchen gehen nicht ohne Einschränkungen von Komfort, Bewegungsspielraum und Stellplatzangebot des KFZ-Verkehrs. **Generelle Zielsetzung ist daher eine Verkehrsberuhigung der Altstadt.** Es sind jedoch nur maßvolle Einschränkungen des KFZ-Verkehrs vertretbar. Oberviechtach liegt in einer ländlichen Region, die auch langfristig zuverlässig nur mit dem KFZ erschließbar ist.

Die Bausteine des Verkehrskonzeptes sind einerseits die **Ordnung des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs**, andererseits spielt die **Gestaltung der Straßen und Plätze** eine erhebliche Rolle für das Verkehrsgeschehen. Somit ist Gegenstand der Untersuchung nicht nur das Verkehrsverhalten, sondern auch das bauliche und funktionale Umfeld, die öffentlichen Räume der Innenstadt. Eine besondere Zielsetzung ist dabei, das Umfeld der Innenstadt auch für die Bewohner attraktiv zu machen. Die Bewohner der Innenstadt selbst sind zunächst die sichersten Kunden der Geschäftswelt. Außerdem ist es ein Vorteil des Geschäfts- und Wohnstandorts Innenstadt, eine vielfältige, belebte Umgebung mit urbanen Qualitäten zu bieten.

Verhalten beginnt im Kopf. Verkehrsverhalten ist daher nicht nur eine Frage der Ausgestaltung der Verkehrssysteme und Straßen, sondern gründet auf Einstellungen, Urteilen, Vorurteilen und Kenntnis bzw. Unkenntnis der Zusammenhänge. Über eine gezielte **Öffentlichkeitsarbeit** zugunsten umwelt- und stadtverträglicher Verkehrsarten lassen sich Fehleinschätzungen korrigieren und die "klimatischen Bedingungen" für die anvisierten Veränderungen schaffen. Die **Vorbildwirkung kommunaler Repräsentanten** darf dabei nicht übersehen werden. Sie kann mit zu einem hohen Sozialprestige eines umweltbewußten Verkehrsverhaltens und zu einer hohen Akzeptanz der Planungen beitragen.

2. Bestandsanalyse

2.1 Fußgänger- und Fahrradverkehr

Nutzungsstruktur und Stadtbild der Altstadt von Oberviechtach haben sich unter den Bedingungen der Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fuhrwerk herausgebildet. Auch heute noch bestehen deshalb hervorragende städtebauliche Voraussetzungen für eine attraktive nichtmotorisierte Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad: Hohe Dichten und kleinteilige Mischung verschiedener Nutzungsarten (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen ...) ermöglichen kurze Wege zwischen verschiedenen Zielen und zahlreiche soziale Kontakte auf der Straße. Das im Grundrißgefüge und Traufhöhe noch mittelalterliche Stadtbild könnte, wenn es richtig in Szene gesetzt wird, einen hohen Erlebniswert und eine sehr sympathische Atmosphäre bieten. Nahezu das gesamte früher ummauerte Stadtgebiet liegt innerhalb einer dreiminütigen Gehdistanz um den Marktplatz (s. Plan 1).

Die tatsächliche Situation in der Altstadt steht in krassem Widerspruch zu diesen Potentialen:

- Das Netz des Fußgängerverkehrs besteht in den meisten Straßen aus äußerst schmalen Gehsteigen, auf denen schon das Nebeneinandergehen mit Einkaufstaschen schwierig wird (s. Abb. 1 und 3). Laternenmasten und Beschilderungen verschmälern die nutzbare Fläche punktuell zusätzlich. Im Rollstuhl oder mit Kinderwagen zwingt man Entgegenkommende, auf die Fahrbahn oder zwischen parkende KFZ auszuweichen. Auf den asphaltierten Fahrbahnflächen wiederum, die für Fußgänger immer wieder zu queren sind, ist der Fußgänger dem Fahrverkehr optisch eindeutig untergeordnet. Dies auch in Straßen, die bis auf Schrammborde oder Entwässerungsrinnen in ihrer ganzen Breite asphaltiert sind.

Ursache für diese unbefriedigende Situation ist die starre bauliche Umsetzung der Prinzips der Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr durch hohe Bordsteine. Es führt zu relativ großzügigen reinen Fahrflächen einerseits, die weitgehend für möglichst alle denkbaren Begegnungsfälle (auch LKW-LKW) breit genug sind, und Restflächen andererseits, die dadurch an manchen Stellen nur noch Schrammbordcharakter haben. Dies bedeutet einen unökonomischen Umgang mit den knappen Straßenflächen, zu Lasten der Fußgänger. Die starke Trennung der Flächen ist in der Altstadt weder für die Sicherheit des Fußgängers noch für die KFZ-Befahrbarkeit notwendig. Ein flexibles, der jeweiligen Verkehrssituation entsprechendes Arrangement wird durch das Trennungsprinzip verhindert. Das umfangreiche Stellplatzangebot (siehe Kap. 2.3) in der Altstadt trägt entscheidend bei zu der

geringen Breite der Gehsteige und der geringen Flexibilität, die Straßen wechselweise zu nutzen.

- Neben dem Flächenangebot sind vor allem die Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs für ein angenehmes und sicheres zu Fußgehen und Radfahren maßgeblich. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt weit über dem vertretbaren Niveau. Aufgrund der Kurvigkeit und Enge der Straßenräume werden 50 km/h wohl auch nur stellenweise von besonders rücksichtslosen KFZ-Lenkern erreicht. Asphaltierung, Trennungsprinzip und Unübersichtlichkeit führen trotzdem zu einem Geschwindigkeitsniveau, das für die objektive und subjektive Sicherheit im Fußgänger- und Fahrradverkehr zu hoch ist.
- Das Wegenetz ist im südwestlichen Altstadtsektor, wo die stärksten Fußgängerströme auftreten nicht optimal engmaschig verknüpft. Insbesondere fehlen Fußgängerverbindungen zwischen Karfreitagsgasse und Bezirksamtstraße sowie zwischen Bahnhofstraße und Nabburgerstraße (siehe auch vorbereitende Untersuchung). Für eine höhere Akzeptanz der Parkmöglichkeiten auf dem alten Festplatz wäre zudem eine direkte Verbindung zur Nabburgerstraße wünschenswert (s. Plan 2).
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder abseits der schmalen Gehsteige fehlen weitgehend.

Der überwiegende Teil des Hauptortes von Oberviechtach liegt innerhalb eines Radius von ca. 800 m um den Marktplatz. Das bedeutet, daß für Wege und Fahrten aus den umliegenden Stadtteilen in die Altstadt die eigenen Füße und das Fahrrad als Verkehrsmittel bestens geeignet sind. Empirische Untersuchungen in vergleichbaren Städten ergeben immer wieder, daß in diesem Entfernungsbereich nur ein Bruchteil der PKW-Fahrten aus Witterungs- oder Transportgründen wirklich notwendig ist. Jedoch sind nicht nur in der Altstadt selbst (s.o.), sondern auch auf den Rand- und Zufahrtsstraßen verkehrliche Verhältnisse anzutreffen, die das Radfahren und Zufußgehen höchst unattraktiv machen:

- Eine Fahrradverkehrsinfrastruktur fehlt nahezu völlig. Der Fahrradverkehr fließt überwiegend auf der Fahrbahn mit. In den Hauptstraßen sind Fahrradfahrer deshalb relativ stark gefährdet.
- Für Fußgänger stellen Straßen wie die Bezirksamtstraße oder Zum Bahnhof infolge Ausbaustandard, KFZ-Mengen und gefahrenen Geschwindigkeiten Barrieren dar. Als Que-

rungshilfe werden vereinzelt Zebrastreifen angeboten. Aber auch auf den Gehsteigen ist kein angenehmes zu Fußgehen möglich: Diese sind zum Teil sehr schmal, immer jedoch der hohen Lärm- und Abgasbelastung des KFZ-Verkehrs ausgesetzt.

- Ob eine angenehme nichtmotorisierte Fortbewegung im Straßenraum möglich ist, hängt wesentlich von den Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs ab. In Straßen wie Zum Bahnhof, die aufgrund ihrer Ausbaustandards (Breite usw.) Geschwindigkeiten von 60 - 80 km/h "erlauben", sind die tatsächlich gefahrenen Spitzen- und Durchschnittsgeschwindigkeiten zu hoch für eine befriedigende Sicherheit und einen befriedigenden Komfort für Fußgänger- und Fahrradfahrer.

Zusammenfassung

- Es bestehen in Oberviechtach hohe Fußgänger- und Radverkehrspotentiale im Binnenverkehr der Altstadt und auf Wegen zwischen der Altstadt und dem restlichen Stadtgebiet.
- Innerhalb der Altstadt führen das umfangreiche Stellplatzangebot und die starre bauliche Trennung von Fahrflächen und Gehsteig-Restflächen zu sehr unattraktiven Verhältnissen für Fußgänger.
- In den Zufahrts- und Umfahrungsstraßen erschweren die fehlende Radverkehrsinfrastruktur, breite Fahrbahnen und hohe KFZ-Geschwindigkeiten die nichtmotorisierte Fortbewegung.

2.2 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Der überwiegende Anteil des Ziel- und Quellverkehrs der Altstadt von Oberviechtach wird mit dem privaten KFZ abgewickelt. Zwar existieren innerhalb des Hauptortes Verlagerungspotentiale auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr (s. Kap. 2.1); aufgrund des weit in das Umland reichenden Einzugsbereiches der Altstadt sind diese Verlagerungspotentiale jedoch begrenzt. Auch ist ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr in der Region Oberviechtach weder vorhanden noch in großem Umfang vertretbar. Die zwei Buslinien, die die Innenstadt durchfahren, dienen der regionalen Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsleistungen. Die

einzigste Haltestelle im Projektgebiet befindet sich am Marktplatz (s. Plan 2). Das private KFZ wird demnach auch in Zukunft den Hauptbeitrag zur Erreichbarkeit der Altstadt leisten.

Die KFZ-Verkehrszählung erfolgte nach Rücksprache mit der Stadt am Dienstag, den 29. Juni 1994. Besondere Abweichungen von den üblichen Verkehrsverhältnissen lagen an diesem Tag nicht vor. Die Zählquerschnitte sind in Plan 2 gekennzeichnet.

Beschäftigte, Kunden, Anwohner und Besucher der Altstadt fahren bis vor die Haustüre, da ihnen ein umfangreiches Stellplatzangebot in der Altstadt zur Verfügung steht (s. auch Kap. 2.3). Dieser Umstand führt in den drei radial auf den Marktplatz zuführenden Straßen Bahnhofstraße, Nabburger Straße und Schönseer Straße zu relativ hohen Verkehrsstärken von knapp 300 bis 350 KZF in der Spitzenstunde (s. Plan 2). LKW- und Kraftradanteile liegen in allen drei Straßen bei jeweils 2 - 3 %. Durchgangsverkehr dürfte in Anbetracht der Lage der Altstadt im Hauptstraßennetz nur vereinzelt auftreten.

In der Altstadt bestehen nur wenige Fahrbeschränkungen (Einrichtungsverkehr in der Marktgasse Durchfahrtsverbot in der Klostersgasse und Durchfahrtsverbot "Anlieger frei" in der Schmiedgasse). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist unangemessen hoch und unwirksam, da in den meisten Altstadtstraßen das allgemeine Rücksichtsgebot der StVO ohnehin wesentlich niedrigere Geschwindigkeiten anordnet. Darauf achten jedoch einige KFZ-Lenker nicht. Die Vorfahrtsregelung für die Nabburger Straße, Bahnhofstraße und Schönseerstraße erleichtert das schnelle Fahren dort zusätzlich.

Die Fahrbahnen sind ausschließlich asphaltiert und meist durch 12 - 15 cm hohe Bordsteine begrenzt. Stellenweise sind statt Bordstein und Gehsteig auf einer Fahrbahnseite dreizeilige Großpflasterinnen zu sehen. Begegnungsverkehr ist in der Bahnhofstraße, der Nabburger Straße und in der Schönseerstraße trotz einseitigem Parken fast überall bequem möglich.

Die am stärksten belastete Straße im Altstadttumfeld ist Zum Bahnhof mit 900 KFZ in der Spitzenstunde. Im weiteren Verlauf der Staatsstraße 2159, im Hütgraben, liegt die Verkehrsstärke mit 650 KFZ schon deutlich niedriger (s. Plan 2). Ein Vergleich mit den vom Straßenbauamt zur Verfügung gestellten Daten zeigt, daß der Verkehr im Hütgraben gegenüber 1990 stark zugenommen hat. In der Bezirksamtstraße fand keine Zunahme statt. Die wichtige Verteilerfunktion des Rathausplatzes wird von den Ergebnissen der durchgeführten Knotenpunktzählung

bestätigt. Es sind einige stärkere Abbiegebeziehungen erkennbar (s. Plan 3). Mit jeweils 2 - 3 % sind die LKW-Anteile auch hier unterdurchschnittlich, die Kraftradanteile überdurchschnittlich.

Zusammenfassung

- Der private KFZ-Verkehr ist Rückgrat des Ziel- und Quellverkehrs der Altstadt. Es bestehen Möglichkeiten der Verringerung der Verkehrsbelastung durch Verlagerung auf nichtmotorisierte Verkehrsmittel; vor allem aber durch Verlagerung des Stellplatzangebots an den Rand der Altstadt.
- Hohe zulässige Höchstgeschwindigkeiten und breite reine Fahrflächen bringen in der Altstadt für den KFZ-Verkehr keine Zeit- oder Kapazitätsvorteile, aber große Nachteile für Fußgänger (s. Kap. 2.1) und die Umfeldqualitäten der Altstadt (s. Kap. 2.4).
- Verkehrsstärken und LKW-Anteile ermöglichen einen verkehrsberuhigenden Umbau sowohl der Altstadtstraßen aber auch der Umfahrungs- und Zufahrtsstraßen.

2.3 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Stellplatzangebot (s. Plan 4)

Die Innenstadt von Oberviechtach verfügt über ein außerordentlich großes Stellplatzangebot. Viele der nach StVO zulässigen Abstellmöglichkeiten werden nur sporadisch genutzt. Park- und Halteverbote sind nur stellenweise zum Zweck eines behinderungsfreien Fahrverkehrs angeordnet. Ohne Privatgaragen und private Hofstellplätze existieren im unmittelbaren Altstadtbereich in etwa 240 Stellplätze. Davon sind:

- 213 öffentliche Stellplätze
 - 87 mit einer Parkhöchstdauer von 2 h zu Geschäftszeiten
 - 126 unbewirtschaftet
 - 24 für Kunden oder Gäste reservierte Stellplätze

Behinderten-Stellplätze fehlen.

Im näheren Altstadtumfeld ist das fahrbahnbegleitende Parken weitgehend möglich. Zudem existieren eine Ansammlung kleinerer Kunden- und Besucherparkplätze entlang der Bezirksamtstraße und ein größerer Edeka-Kundenparkplatz mit über 30 Stellplätzen am Altstadt- ausgang Schönseer Straße. Die Parkmöglichkeit auf dem ehemaligen Festplatz an der Klosters- gasse wird infolge der begonnenen Bautätigkeit bald wegfallen.

Insgesamt liegen im Sanierungsgebiet einschließlich Edeka-Parkplatz ungefähr 380 Stellplätze (ohne Privatgaragen und private Hofstellplätze).

Stellplatznachfrage

Die stündliche Erhebung der Stellplatznachfrage erfolgte nach Rücksprache mit der Stadt am Dienstag, den 29. Juni 1994, ganztägig. Besondere Abweichungen von den üblichen Verkehrs- verhältnissen lagen nicht vor. Für die Stichprobe wurden 5 Straßenabschnitte mit insgesamt 37 Stellplätzen ausgewählt. Die Stichprobe wurde ergänzt durch Beobachtung der Parkvorgänge in der ganzen Altstadt, um die Repräsentativität der Stichprobe einschätzen zu können.

Über den Tag (zwischen 9.00 und 19.00 Uhr) beträgt die **Auslastung** des Stellplatzangebotes im unmittelbaren Altstadtbereich ca. 50 % belegt. Es sind gewisse zeitliche Schwankungen feststellbar: Die höchste Stellplatznachfrage tritt vormittags (zwischen 9.00 und 12.00 Uhr) auf mit einer Belegung von ca. 65 %. Auffälliger sind die räumlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Altstadtbereichen. Die höchste Stellplatznachfrage tritt im zentralen Geschäftsbereich Bahnhofstraße/ Marktplatz auf: Vormittags beträgt die Auslastung hier um die 80 %. Einen günstig gelegenen Stellplatz zu finden ist nur selten ein Problem. Auch in der Nabburger Straße, Markt- gasse und Sailergasse ist der öffentliche Raum im wesentlichen Parkplatz. In Schönseer Straße und Mühlweg wird dagegen kaum geparkt.

Die zahlreichen Abstellmöglichkeiten in den Zufahrts- und Umfahrungsstraßen werden nur spo- radisch genutzt; ebenso der ehemalige Festplatz an der Klostersgasse mit 5 abgestellten PKW im Tagesdurchschnitt (die Bautätigkeit hat zum Erhebungszeitpunkt die Parkmöglichkeit noch nicht maßgeblich eingeschränkt). Auf dem Edeka-Parkplatz schwankt die Belegung im Tagesverlauf zwischen 30 und 70 %.

Auf ca. 40 % der belegten Stellplätze in den zentralen Bereichen (Nabburger Straße, Bahnhofstraße, Marktplatz und Marktgasse) stehen Dauerparker mit einer **Parkdauer** von mehr als 2,5 Stunden. Erwartungsgemäß treten hier Unterschiede auf zwischen Stellplätzen mit Parkhöchstdauer im Hauptgeschäftsbereich (ca. 30 %) und Stellplätzen ohne Parkhöchstdauer im Wohnbereich (ca. 70 %). Dauerparker haben somit einen relativ hohen Anteil an der Flächeninanspruchnahme durch abgestellte KFZ, insbesondere im Wohnbereich. Es handelt sich insgesamt jedoch nur um wenige KFZ, die über längere Dauer abgestellt werden: Der Anteil der Dauerparker an den abgestellten KFZ beträgt im Hauptgeschäftsbereich weniger als 10 %. Der Anteil der Ein- bis Zweistundenparker liegt bei ca. 5 %. Etwa 85 % der im Hauptgeschäftsbereich abgestellten KFZ parken kürzer als eine Stunde.

Die bestehende **Parkhöchstdauer** von 2 Stunden ist ein erster richtiger Ansatz zur Stellplatzorganisation in Oberviechtach. Sie verbessert im Hauptgeschäftsbereich das Stellplatzangebot für Kunden und Kurzbesucher und ermöglicht dort gleichzeitig eine Verringerung der Stellflächen: Je kürzer die Parkdauer ist, desto weniger Fläche wird für die gleiche Anzahl an Parkvorgängen benötigt. Von der Möglichkeit der Verringerung von Stellflächen wurde bisher jedoch nicht Gebrauch gemacht.

Die erhobenen Daten zu Belegung und Parkdauer zeigen, daß das Angebot an Zweistunden-Parkplätzen deutlich größer ist als die Nachfrage. Ohne ein Ausweichen von Kurzparkern auf ungenutzte Stellplätze abseits des Hauptgeschäftsbereichs zu bewirken, könnte die Anzahl an Zweistunden-Parkplätzen um ca. ein Drittel verringert werden. Diese Aussagen widersprechen nur vordergründig dem Ergebnis der Einzelhandelsuntersuchung, daß zusätzliche Parkplätze das Hauptanliegen der Geschäftsinhaber zur Verbesserung der Einkaufsverhältnisse ist. Ob nämlich ein Stellplatzangebot für ausreichend gehalten wird, hängt von der Entfernung des (freien) Stellplatzes vor der Ladentüre ab, ist also eine Frage der Zumutbarkeit von Fußwegen. Entscheidend ist nicht, ob vor jedem Geschäft, sondern nur ob innerhalb einer zumutbaren Fußwegentfernung immer ein freier Stellplatz zu finden ist. Und dies wäre in der Altstadt von Oberviechtach auch bei reduziertem Stellplatzangebot der Fall.

Hinsichtlich zumutbarer Fußwegeentfernungen zeigen sich die Kunden erfahrungsgemäß wesentlich flexibler als die Geschäftsleute vermuten. Auch dies ist im übrigen ein Ergebnis der Einzelhandelsuntersuchung: Zeitdistanzen zwischen Stellplatz und Einkaufsstätte von 5 Minuten akzeptieren die meisten Kunden der Oberviechtacher Altstadt. 43,8 % halten sogar Zeitdistanzen von 6 - 10 Minuten für zumutbar. Zum Vergleich: Ein Fußweg vom Rathausplatz zum Marktplatz dauert bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit von 4 km/h ca. 3 Minuten.

Zusammenfassung

- Innerhalb und im Umfeld der Altstadt von Oberviechtach werden deutlich mehr Parkplätze angeboten als nachgefragt. Fast immer sind mindestens 20 % - im Durchschnitt 50 % nicht belegt.
- Da auch in den Hauptgeschäftsbereichen der öffentliche Raum im wesentlichen als Parkplatz bzw. Parkplatzzufahrt dient, verteilt sich die Stellplatznachfrage ungünstig: Da, wo die größte Nutzungskonkurrenz herrscht, das Parken am stärksten stört, stehen die Straßen voll; dort, wo Platz ist und das Parken wenig stört, wird wenig geparkt.
- Insgesamt wenige Dauerparker nehmen einen großen Teil der Straßenflächen der Altstadt in Anspruch.

2.4 Städtebauliche Situation

Die Nutzungsstruktur der Altstadt von Oberviechtach ist wesentlich durch 2 Merkmale geprägt: Zum einen durch eine kleinteilige Mischung von Gewerbe, Wohnen, Handel, privaten Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen. Sie führt zu einem Neben-, Nach- und Miteinander der unterschiedlichsten Ansprüche an die öffentlichen Räume (Kinderspiel, Verweilen, Geschäftsauslagen, Lieferverkehr, Ruhe etc.). Zum anderen sind die Bebauungsdichte hoch und die Straßenräume eng. Dadurch entsteht in den öffentlichen Räumen eine hohe Nutzungskonkurrenz. Straßen und Plätze werden zu wertvollen Flächen, in denen sich, planerisch unterstützt, bestimmte Nutzungen mehr und andere weniger durchsetzen können.

Beide Merkmale, Dichte und Mischung, erzeugen eine Struktur der kurzen Wege und geringer KFZ-Verkehrsanteile im Binnenverkehr. Die verschiedenen Nutzungen ergänzen sich: Z.B. sind die Bewohner der Altstadt die sichersten Kunden der Geschäftswelt oder das Gewerbe ein möglicher Arbeitgeber der erwerbstätigen Bewohner. Zusammen mit dem im Grundrißgefüge geschichtlichen Stadtbild und dem kleinen Naherholungsgelände am Marktweiher bieten sich beste Voraussetzungen für einen attraktiven Wohn- und Geschäftsstandort Altstadt mit einer vielfältigen, belebten Umgebung und urbanen Qualitäten.

Diese Qualitäten kommen jedoch bei der heutigen straßenräumlichen Situation nicht zur Geltung. Ohne geschichtlichen Bezug, ohne Erlebnis- und Aufenthaltswert, ohne Atmosphäre sind die Straßenräume flächig asphaltiert und als "Parkplatz mit Zufahrt" ausgewiesen und genutzt. Selbst der Marktplatz, der "Herzstück" und sozialer Mittelpunkt war und sein kann, ist Abstell- und Rangierfläche.

Diese Situation ist schädlich für das Wohnen und für das Geschäftsleben. Beides hört in Oberviechtach weitgehend an der Haus- oder Ladentüre auf. Geschäftsauslagen, Straßencafea flanierende oder verweilende Besucher, spielende Kinder und andere nicht-verkehrliche Straßenraumnutzungen sind wenig zu sehen. Stattdessen stellt die vorbereitende Untersuchung Leerstände und Kümmerernutzungen selbst im Hauptgeschäftsbereich fest und weist auf einige auffällige Nebengebäude im Wohnbereich hin als Zeichen für eine schwache Wohnfunktion. Die Lieblosigkeit in der Straßenraumgestaltung setzt sich im privaten Hofbereich fort, der hauptsächlich als Stellplatz oder Lagerfläche genutzt wird.

Die Grünausstattung ist im unmittelbaren Altstadtbereich sehr dürftig. Private Gärten sind weitgehend auf den nördlichen Altstadtrand beschränkt. Im öffentlichen Raum erlebbares Grün ist fast ausschließlich im Umfeld der St.-Johannes-Kirche zu finden. Die angenehme Wirkung einzelner Bäume auf den Straßenraum läßt sich darüberhinaus nur noch am Beginn der Sailergasse, in der Schönseerstraße und im Marktweiherweg (s. Plan 5) erfahren. Zur Straße hin begrünte Fassaden gibt es nicht.

Zur Lage einzelner Nutzungen (s. auch Plan 5): Der Hauptgeschäftsbereich konzentriert sich auf Bahnhofstraße und Marktplatz. Einzelhandel, Gastronomie und private Dienstleistungen sind jedoch auch in Nabburger Straße, Schönseerstraße und Karfreitagsgasse lokalisiert. Ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb (Edeka) liegt am Altstadtausgang Schönseer Straße.

Öffentliche Einrichtungen konzentrieren sich um den Marktplatz (Museum, Rathaus und Kirche) und in der Bezirksamtstraße.

Neben den schon angesprochenen Qualitäten der Altstadt bietet der verrohrte Stadtbach, der vom Marktweiher über Marktplatz und Sailergasse in den Steinbach fließt, eine zusätzliche Möglichkeit, einen hohen Erlebniswert in der Altstadt zu schaffen.

Zusammenfassung

Die Mischung unterschiedlicher Nutzungen auf kleinem Raum stellt hohe und vielseitige Ansprüche an die öffentlichen Räume. Diese Ansprüche werden von der heutigen Straßengestaltung und Stellplatzorganisation weitgehend ignoriert. Schutz der Vielfalt und Wiederherstellung von Urbanität, Aufenthaltsqualität und Funktion als sozialem Mittelpunkt sind möglich, wenn die Dominanz des KZF in Erscheinungsbild und Funktion der öffentlichen Räume abgebaut wird.

2.5 Abschätzung der Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs

Die Entwicklung des KFZ-Verkehrs steht in einem komplexen Zusammenhang mit zahlreichen Einflußgrößen. Ein Blick in die Zukunft des KFZ-Verkehrs in der Innenstadt von Oberviechtach kann deshalb nur eine grobe Abschätzung liefern, die aber den politischen Handlungsdruck hinreichend verdeutlicht.

Die folgende Abschätzung der KFZ-Verkehrsentwicklung unterstellt:

- einen fortgesetzten Motorisierungstrend (Zweit-/Drittwagen, Verkleinerung der Haushalte) und einen wachsenden Anteil von Führerscheinbesitzern,
- keine wesentlichen Änderungen der Verkehrspolitik von Bund und Freistaat (Steuern, technische Normen, Fernstraßenausbau, u.a.),
- eine Stärkung der Wohn- und Versorgungsfunktion in der Altstadt durch das Sanierungskonzept,
- im wesentlichen eine Beibehaltung der heutigen Verkehrs- und Stellplatzordnung im Sanierungsgebiet,
- einen Zeithorizont von 10 Jahren.

Es ist in etwa mit folgenden Zuwachsraten zu rechnen:

- Die Stellplatznachfrage steigt in den Wohngassen um ca. 20 %. In den Geschäftsstraßen verursachen zunehmende Kunden- und Besucherzahlen sogar eine Zunahme um ca. 30 %. Zu Zeiten hoher Stellplatznachfrage tritt Parksuchverkehr auf, da sich nicht mehr alle Parkwünsche in nächster Nähe des Ziels befriedigen lassen. In jedem Fall ist eine stärkere Inanspruchnahme der Wohngassen durch Kunden- und Besucher-KFZ zu erwarten. Voraussichtlich werden auch Hütgraben und Bezirksamtstraße verstärkt als Stellplatz genutzt werden.
- Die KFZ-Verkehrsbelastung der Wohngassen steigt um 50 - 100 % auf bis zu 200 KFZ in der Spitzenstunde. Verantwortlich für diese starke Zunahme ist hauptsächlich die Ausdehnung von Stellplatznachfrage und Parksuchverkehr durch Kunden und Besucher in die Wohngassen. Der Neuverkehr durch die Anwohner selbst wird ca. 10 % betragen. In Nabburger Straße, Bahnhofstraße, Schönseerstraße und Marktplatz werden um 30 - 40 % größere Verkehrsmengen auftreten. An den Einfahrten sind Werte von 400 - 450 KFZ in der Spitzenstunde zu erwarten, vergleichbar mit den heutigen KFZ-Verkehrsmengen in der Bezirksamtstraße.
- In der voraussichtlichen KFZ-Verkehrszunahme in den Zufahrts- und Umfahrungsstraßen von ca. 20 % überlagern sich die Effekte der unterstellten innerstädtischen Entwicklungen (Stärkung von Versorgungs- und Wohnfunktion) mit der regionalen KFZ-Verkehrszunahme. Am Rathausplatz sind Staus zu Spitzenzeiten wahrscheinlich.

Unter den oben getroffenen Annahmen werden sich die Qualitäten der Altstadt für Fußgänger, Fahrradfahrer, Aufenthalt und das breite Spektrum bebauungsbezogener Straßennutzungen erheblich verschlechtern.

Als neue Probleme werden Stellplatzmangel, Parksuchverkehr und Behinderungen von Andien- und Abholvorgängen in größerem Umfang auftreten: Durch sein Wachstum behindert sich der KFZ-Verkehr zunehmend selber, da er an die Grenzen des in der Altstadt denkbaren Verkehrs- und Stellflächenangebots stoßen wird. Die Altstadt wird infolgedessen auch für Besucher mit dem KFZ immer unattraktiver. Die Bemühungen um eine Aufwertung der Altstadt verschärfen somit die Probleme im Bereich Straße und Verkehr und stellen sich dadurch selbst in Frage. Wichtige Voraussetzung für den Erfolg des Sanierungsvorhabens sind deshalb einschneidende Änderungen der heutigen Verkehrs- und Stellplatzorganisation.

3. Überblick über die Instrumente der städtischen Verkehrsplanung

3.1 Rechtsformen der Verkehrsberuhigung

§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3 StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde zur Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325/ 326), von Tempo-30-Zonen (Zeichen 274.1/ 274.2) und von Fußgängerbereichen (Zeichen 242/ 243). Darüberhinaus können sie gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 4 StVO die notwendigen Maßnahmen zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung in diesen Bereichen ergreifen. Nach § 45 Abs. 1c StVO können auch verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche eingerichtet werden. Als Maßnahmen mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit bewegen sich diese Anordnungen innerhalb der klassischen Ordnungsaufgaben der Straßenverkehrsbehörde. Die Anordnung der genannten Verkehrszeichen kann darüberhinaus gemäß § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung etwa im Hinblick auf die Einsparung von Verkehrsflächen zugunsten städtebaulich nutzbarer Flächen wie Begrünung, Verbesserung des Wohnumfeldes und Erleichterung von sozialen Kontakten im Straßenraum erfolgen.

Tempo-30-Zone

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h verringert. Es gilt Rechts-vor-Links (mit Ausnahme von Einmündungen und Kreuzungen mit eindeutiger "optischer Vorfahrt" einer Straße). Die Verkehrsarten können getrennt, ein Teil der Straßenfläche kann als Fahrbahn oder Fahrgasse dem Fahrverkehr vorbehalten bleiben.

Verkehrsberuhigter Bereich

Innerhalb dieses Bereiches gilt (§ 42 StVO Abs. 4a):

1. Fußgänger dürfen die Straße in ihrem ganzen Bereich benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt
2. Der Fahrverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten
3. Alle Verkehrsteilnehmer sind zu erhöhter gegenseitiger Rücksichtnahme aufgefordert, innerhalb der die Fußgänger Vorrang genießen.
4. Außerhalb der gekennzeichneten Parkflächen besteht eingeschränktes Halteverbot.

Diese Regelung wird hauptsächlich in Straßen angewendet, die überwiegend der Aufenthaltsfunktion dienen sollen. Sie gewährt infolge der niedrigen Geschwindigkeiten und der Aufhebung des Trennungsprinzips einen größeren gestalterischen Spielraum im Gegensatz zur Tempo-30-Zone.

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und Aufenthaltsfunktion können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden, wenn sich diese Geschwindigkeit als zu hoch erweist (in der Regel 20 km/h). Die Fußgänger genießen auf den Fahrflächen keinen Vorrang, erhalten aber bei verkehrsberuhigender, baulicher Umgestaltung mehr Bewegungsspielräume als in einer Tempo-30-Zone.

Begleitet wird der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich sinnvollerweise von der Anordnung einer Zone mit eingeschränktem Halteverbot (Zeichen 290/292). Durch ein Zusatzschild kann die Benutzung einer Parkscheibe vorgeschrieben oder das Parken auf den dafür gekennzeichneten Flächen (Markierung) zugelassen werden.

Fußgängerbereich

In Fußgängerbereichen sind grundsätzlich alle Verkehrsarten bis auf den Fußgängerverkehr ausgeschlossen. Es handelt sich daher um die wirksamste Maßnahme zur Verkehrsberuhigung, die allerdings auch mit dem weitestgehenden Eingriff in die Rechte der übrigen Verkehrsteilnehmer und der motorisierten Anlieger verbunden ist. Im Erscheinungsbild liegt der wesentliche Unterschied zu Verkehrsberuhigten Bereichen im Fehlen von Parkplätzen. Radverkehr kann deshalb ganztägig, motorisierter Anlieger- und Lieferverkehr auch nur zeitlich begrenzt zugelassen werden. Er muß dann aber Schrittgeschwindigkeit einhalten und den Fußgängern Vorrang gewähren.

Landesrechtliche Voraussetzung für die Einrichtung eines Fußgängerbereiches ist das Vorliegen überwiegender Gründe des öffentlichen Wohls. Diese liegen regelmäßig vor, wenn diese Maßnahme zur Verbesserung der Daseinsbedingungen in den Geschäftsstraßen städtischer Zentren dient. Im Einzelnen muß unter anderem zwischen der Erforderlichkeit der Einrichtung eines Fußgängerbereichs (Fußgängeraufkommen, MIV-Belastung) und den Effekten auf den Einzelhandel (Kaufkraftverluste/ -gewinne, Struktureffekte) abgewogen werden.

3.2 Netzeingriffe und Fahrbeschränkungen

Zu diesem Instrumentarium gehören die Verkehrsregelungen Einbahnstraßen, Abbiegeverbote und Durchfahrverbote bzw. Sperrungen.

Einbahnstraßen werden herkömmlicherweise eingerichtet, wenn die MIV-Belastung, häufige Parkvorgänge und/ oder Engstellen im Straßenraum zu stärkeren Eigenbehinderungen des MIV und Störungen anderer Nutzungen und Verkehrsarten führen. Gegenverkehr ist in einspurigen Straßen aber durchaus möglich, wenn Ausweichstellen vorhanden sind oder Übersichtlichkeit gegeben ist und sich die MIV-Mengen auf Oberviechtacher Niveau abspielen. Können Kreuzungen und Einmündungen bestimmte Abbiegebeziehungen nicht tragen oder soll die Belastung anschließender Strecken reduziert werden, sind Abbiegeverbote denkbar. Sperrungen oder Durchfahrverbote greifen am härtesten in das vorhandene Straßennetz ein, wenn sie nicht, lediglich die ursprünglich schon hohen Netzwiderstände unterstreichen.

Generell hat in diesem Handlungsspektrum immer eine Abwägung zwischen der Notwendigkeit der Unterbrechung von Fahrbeziehungen und den Auswirkungen auf Wegelängen und die Verteilung der Verkehrsmengen zu erfolgen. Eine Hierarchie im Straßennetz ist sinnvoll.

Übermäßige Bündelungen sind jedoch zu vermeiden. Alle Sperrungen oder Einbahnstraßen führen zu Umwegen; Umwege im Netz verursachen überflüssigen Verkehr. Auf die Situation in der Altstadt Oberviechtachs bezogen kann festgestellt werden, daß solange das zentrale Stellplatzangebot bestehen bleibt, durch solche Maßnahmen ausschließlich eine Verlagerung zwischen den verschiedenen Zufahrtsmöglichkeiten bewirkt werden kann.

Eine Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens wird in Anbetracht des geringen Anteils Durchgangsverkehr nicht eintreten. Umwege des Eigenverkehrs in die Altstadt können sogar zu steigenden Verkehrsbelastungen führen. Zudem wirken Einbahnstraßen tendenziell geschwindigkeitssteigernd, da kein Gegenverkehr auftritt.

3.3. Stellplatzangebot und -bewirtschaftung

Die Stellplatzorganisation ist der wichtigste Maßnahmenbereich, um sowohl die Erreichbarkeit der Altstadt als auch die Flächeninanspruchnahme durch den KFZ-Verkehr zu steuern.

Über **Halteverbote und eingeschränkte Halteverbote** kann fahrbahnbegleitendes Halten und Parken stellenweise untersagt werden. Im eingeschränkten Halteverbot ist das Halten für 3 Minuten, das Ein- und Aussteigen und das Be- und Entladen durch Kunden, Anwohner und Lieferverkehr erlaubt.

Soll das Stellplatzangebot auf wenige Flächen konzentriert oder nur Kurzparkern zur Verfügung gestellt werden, bietet sich die Einrichtung einer **Zone mit eingeschränktem Halteverbot** an. Innerhalb dieser Zone, ausgewiesen durch Zeichen 290/292 an den Zonenein- und -ausfahrten, gilt flächendeckend eingeschränktes Halteverbot. Das Parken kann auf gekennzeichneten Flächen und/ oder mit Parkscheibe zugelassen werden. Die Kennzeichnung der Flächen kann in gestalterisch ansprechender Form mit Markierungsnägeln ausgeführt werden.

Zum Zweck der Verlagerung und Bündelung des ruhenden Verkehrs können **Parkflächen außerhalb des Straßenraumes** angelegt werden. Auch wenn diese alternativen Stellplatzangebote nicht direkt vor der Haus-/ Ladentüre liegen, werden sie gern angenommen, wenn

- sie leicht auffindbar sind
- attraktiv und sichere Fußwegverbindungen existieren
- unmittelbar am Ziel keine Parkmöglichkeit besteht.

Parkdauerbeschränkung

Parkdauerbeschränkungen verringern die Anzahl der zugelassenen Parkvorgänge und priorisieren Kurzparkner (Kunden und Besucher). Dauerparkern können in der Regel eine Unterbringung des PKW auf Privatgrund oder längere Fußwege zwischen PKW und Haustür zugemutet werden. Ein weiterer positiver weil flächensparender Effekt der verkürzten Parkdauer ist, daß die gleiche Anzahl an Parkvorgängen weniger Fläche benötigt. Übliche Parkhöchstdauern liegen zwischen einer halben und zwei Stunden. Die Parkdauer kann über die Parkscheibe oder in Kombination mit Parkgebühren über Parkuhr oder Parkschein kontrolliert werden.

Parkgebühren

Jeder Stellplatz verursacht Kosten in dem Sinn, daß anderen die Nutzung der in Anspruch genommenen Fläche zu dem gleichen Zweck oder zu anderen Zwecken nicht möglich ist. Je höher die Nutzungsdichte und damit die Nutzungskonkurrenz um die knappen Flächen, desto größer sind diese Kosten. Im öffentlichen Straßenraum findet eine Preisbestimmung durch Angebot und Nachfrage nicht statt, weil diese Flächen sinnvollerweise kein Privateigentum sind.

Dennoch ist nur für besonders schutz- bzw. förderungswürdige Nutzungen zu rechtfertigen, diese Flächen ohne kostenentsprechende Gebühr in größerem Umfang zur Verfügung zu stellen. Dem Parken läßt sich im Allgemeinen eine solche Förderungswürdigkeit nicht attestieren, zumindest nicht in Innenstädten.

Parkgebühren als Preis für die Benutzung wertvoller öffentlicher Flächen als Parkplatz haben zudem eine Anreizwirkung auf das Verkehrsverhalten. Die Bereitschaft steigt, auch mal zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein oder den PKW dort abzustellen, wo es nicht so stört.

Die Aufstellung von Parkuhren zur Gebührenerhebung ist aus gestalterischen Gründen in historischen Innenstädten nicht zu empfehlen. Liegen mehrere Stellplätze nahe beieinander, dann sind Parkscheinautomaten ohnehin günstiger. Eine derartige räumliche Konzentration ist schon zur Verringerung des Parksuchverkehrs zu empfehlen.

Nutzungsbeschränkung über Parkausweise/ -lizenzen

Von eingeschränkten Halteverboten und Parkdauerbeschränkungen können bestimmte Nutzergruppen ausgenommen werden (z.B. Körperbehinderte oder Anwohner). Zu diesem Zweck sind von der Verkehrsbehörde Parkausweise auszustellen. Die Gebühr für die Parkausweise ist sowohl Verwaltungs- als auch Nutzungsgebühr. Sie kann nach Nutzergruppen differenziert werden.

Für eine örtlich angepaßte Stellplatzorganisation sind die verschiedenen **Instrumente** zu **kombinieren**. Außerdem lassen sich einzelne Regelungen auf bestimmte Tageszeiten beschränken. Lösungen, die schlecht begreifbar sind oder eine umfangreiche Beschilderung notwendig machen, sind zu vermeiden.

Prinzipiell ist zu betonen, daß eine erfolgreiche Stellplatzbewirtschaftung von **der konsequenten Überwachung und Ahndung von Verstößen** abhängt. Die Akzeptanz sollte mit gezielter **Öffentlichkeitsarbeit** unterstützt werden.

3.4 Straßengestaltung

Neben den verkehrsrechtlichen Maßnahmen kommt dem Erscheinungsbild, der Gestaltung der Straßen und Plätze eine erhebliche Bedeutung zu. Vielfältige Forschungsvorhaben zum Thema Verkehrsberuhigung zeigen, daß vor allem durch bauliche Maßnahmen im Straßenraum die Fahrgeschwindigkeiten gesenkt werden können. Dies aber ist wesentliche Voraussetzung für die Sicherheit, den Komfort und die Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer. Auch die Abgas- und Lärmbelastungen sinken durch weitere Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten auch im Niedergeschwindigkeitsbereich.

Gelegentlich werden restriktive Maßnahmen hierzu empfohlen, wie etwa Fahrbahnversätze, Schwellen, usw. gegebenenfalls unterstützt durch Markierungen oder rot-weiße Baken nach StVO. Eine derartige Gestaltung ist weniger wirksam, da sie vor allem gegen den Autoverkehr gerichtet ist, ohne die eigentliche Zielsetzung, nämlich eine Betonung der Umfeldqualitäten, den Verkehrsteilnehmern und Straßenbenutzern deutlich zu machen. Stattdessen sollte eine bewußte, **städtebaulich orientierte Umfeldgestaltung** gewählt werden. Vorrangiges Ziel muß sein, die Priorität eines angenehmen Aufenthaltes vorrangig vor den Zielsetzungen des Verkehrs zu vermitteln. Jeder Straßenbenutzer muß erkennen, daß den Anliegern - gleich ob Bewohner oder Geschäftsinhaber - sein Umfeld wertvoll ist. Eine liebevolle Gestaltung im Ganzen und im Detail macht deutlich, daß auch der Fremde als Gast willkommen ist, daß er sich aber an die Regeln der Gastfreundschaft halten muß, auch wenn er mit dem Auto unterwegs ist. Insgesamt kann so ein verträgliches Verkehrsklima gefördert werden, das den bestmöglichen Kompromiß zwischen allen Straßennutzern darstellt.

Darüberhinaus sollte die Gestaltung innerhalb einer Stadt oder eines Stadtteiles eine gewisse **Einheitlichkeit und Identität** haben: Die Straßen und Plätze einer Stadt sind der wesentliche öffentliche Raum, in dem sich letztlich auch Zusammenleben und Bürgersinn konstituieren.

Wenngleich die Aufgaben von Stadtstraßen somit weit über ihre technischen Notwendigkeiten als Verkehrswege hinausgehen, muß die Gestaltung selbstverständlich auch die **technischen**

Kriterien erfüllen. Dazu gehören vor allem die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und zuverlässige Entwässerung, die komfortable Begehbarkeit für Fußgänger, Befahrbarkeit für Radfahrer und Kraftfahrzeuge. Die technischen geschwindigkeitsdämpfenden Mittel sollten eher sparsam verwendet werden. Es sollte eine Befahrbarkeit auch für große Fahrzeuge möglichst weitgehend gesichert bleiben (Schleppkurven, Lichtraumprofile). In einer engen Altstadt müssen jedoch nicht immer alle Abbiegebeziehungen für alle Fahrzeuge nach StVO gesichert sein; gegebenenfalls haben Aspekte des Städtebaus und der Denkmalpflege größeres Gewicht bei der Abwägung.

4. Zielformulierung

Die Ziele des Verkehrskonzeptes für die Altstadt in Oberviechtach und ihr näheres Umfeld fügen sich in den Rahmen der Sanierungsziele ein (siehe auch Kap. 1 und vorbereitende Untersuchung).

Die besonderen Mißstände und Potentiale im Bereich Straße und Verkehr (in Kap. 2 beschrieben) erfordern eine Konzentration der planerischen Bemühungen auf drei Teilziele:

- Förderung der Fortbewegung und Zugänglichkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad
- Sicherung der Fortbewegung und Zugänglichkeit mit dem KFZ bei Ausschöpfung der Verlagerungspotentiale auf andere Verkehrsarten
- Verbesserung der städtebaulichen Qualitäten und Angebote.

Förderung der Fortbewegung und Zugänglichkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad bedeutet:

- in der Altstadt Flächen zugunsten Fußgänger umverteilen und die starre Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr aufheben
- in der Altstadt und in den Umfahrungs- und Zufahrtstraßen die Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs verringern und vereinheitlichen
- in den Umfahrungs- und Zufahrtstraßen eine Radverkehrsinfrastruktur schaffen und Queungsmöglichkeiten verbessern.

Sicherung der Fortbewegung und Zugänglichkeit mit dem KFZ bedeutet:

- flächig ganztägige Befahrbarkeit und Durchlässigkeit des Straßennetzes sichern. Jedes Grundstück soll jederzeit angefahren werden können, Fahrbeschränkungen (Einbahnstraßen, Durchfahrverbote, u.a.) sind zu vermeiden.
- in jeweils zumutbarer Entfernung für ein ausreichendes Stellplatzangebot vorsorgen (s. auch Exkurs zum Parken).

Verbesserung der städtebaulichen Qualitäten und Angebote bedeutet:

- Straßen und Plätze in der Altstadt und an ihren Eingängen umgestalten, um Umfeldqualitäten zu schaffen und Geschichtsbezug, Originalität und ökologische Situation zu verbessern. Das Gestaltungskonzept ist unabhängig vom Verkehrs- und Stellplatzkonzept zu entwerfen, damit spätere Änderungen der Verkehrs- und Stellplatzordnung ohne Straßenumbau möglich sind.
- KFZ-Verkehr verringern und verlangsamen.

- Einen Teil der Stellplatznachfrage zu Zeiten hoher Nutzungskonkurrenz an den Rand der Altstadt verlagern, wo es wenig stört und keinen KFZ-Verkehr in die Altstadt zieht. Auf den gewonnenen Flächen Straßencafes, Kinderspiel, Aufenthalt, Geschäftsauslagen etc. ermöglichen.

Die Zielrichtungen sind im wesentlichen miteinander vereinbar und können schlüssig in eine mit den Sanierungszielen abgestimmte Planung übersetzt werden (s. Kap. 5 und 6).

Exkurs zum Parken

Kein anderes Merkmal der verkehrlichen Situation in Oberviechtach verursacht vergleichbar gravierende Probleme wie das umfangreiche zentrale Stellplatzangebot und der dadurch angezogene KFZ-Verkehr (s. Kap. 2.1 und 2.4). Die Probleme werden sich in Zukunft noch verschärfen (s. Kap. 2.5). Bemühungen um eine gestalterische und funktionale Aufwertung der Altstadt sind deshalb relativ unwirksam, wenn hier keine deutliche Einschränkung und Flächenumverteilung erfolgt.

Die Stellplatzproblematik ruft in der politischen Diskussion regelmäßig Konflikte hervor. Hierzu einige Anmerkungen:

Jeder Standorttyp hat spezifische Qualitäten. Die **Qualitäten historischer Innenstädte** sind Nähe, Vielseitigkeit, urbane Atmosphäre, Stadtbild, Erlebbarkeit von Geschichte, Belebtheit. In diesen Punkten ist eine Altstadt anderen Standorttypen immer überlegen. Nie jedoch in puncto Leichtigkeit des KFZ-Verkehrs und Stellplatzangebot. Jeder Versuch, in einer Altstadt ein mit der "grünen Wiese" oder Einfamilienhausgebieten vergleichbares Stellplatzangebot zu schaffen, ist aufgrund der beengten Verhältnisse von vorneherein zum Scheitern verurteilt. Im Ergebnis führen diese Versuche vor allem zu einer übermäßigen Beeinträchtigung aller anderen Standortqualitäten - wie in Oberviechtach zu erleben. Die Verlagerung des Parkens an den Rand der Altstadt heißt also, urbane Qualitäten wiederzugewinnen im Tausch gegen die bequeme Gewohnheit, unmittelbar vor der Haus- oder Ladentüre längere Zeit zu parken.

Am wichtigsten für die KFZ-Erreichbarkeit der Altstadt sind **kurze Haltevorgänge mit Transport- oder Servicefunktion**, d.h. die Möglichkeit für Handwerker, Lieferanten, Kunden, Bewohner u.a. gantztätig anzuliefern, einzuladen, abzuholen und hinzubringen (bestellte Ware,

größere Einkäufe, Omas, Kinder etc.). Diese Haltevorgänge sollten deshalb möglichst überall unbehindert stattfinden können. Fahrbahnbegleitendes Parken ist heute in Oberviechtach die wesentliche Ursache für Einschränkungen und Behinderungen der Haltevorgänge.

Für das **Kurzparken** von Kunden und Kurzbesuchern muß die Stadt aktive Stellplatzvorsorge betreiben. Sie kann dabei die räumliche Verteilung der Stellplatznachfrage zielorientiert über die Lage des Stellplatzangebotes und über die Benutzungsregelung steuern. Ziel dieser Steuerung ist notwendigerweise eine spürbare Verringerung der Kurzparkvorgänge und der für das Kurzparken in Anspruch genommenen Fläche in der Altstadt. Beides ist zu Geschäftszeiten Voraussetzung für:

- die Entlastung der Altstadt von KFZ-Verkehr
- die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs
- die Wirksamkeit der Gestaltungskonzepte hinsichtlich Aufenthaltsqualitäten, Erlebniswert und Nutzungsvielfalt
- die zügige Abwicklung wichtiger Andien- und Abholvorgänge.

Ein wesentlicher Baustein des Verkehrskonzeptes ist deshalb die Verlagerung eines Teiles der Nachfrage nach Kurzparkplätzen an den Rand der Altstadt. Es entstehen dadurch Fußwegentfernungen zwischen Stellplatz und Ziel von höchstens 200 - 250 Metern bzw. 3 - 4 Minuten (s. Plan 1). Wird das Zu-Fuß-Gehen in Oberviechtach wieder attraktiver (Querungshilfen entlang der Altstadtumfahrung, Gestaltung, größere Bewegungsspielräume etc.) bestehen keine Zweifel an der Zumutbarkeit solch kurzer Fußwege für viele Kurzparker. Die hohe Akzeptanz eines erheblich restriktiveren Stellplatzkonzeptes in Weiden ermutigt zu einer konsequenten Umsetzung. Die dortige Situation ist den meisten Oberviechtachern wohl bekannt. Auch der mit dem Auto kommende Besucher kann erleben, wieviele Qualitäten für Einkauf und Aufenthalt eine Altstadt wiedergewinnen kann. Ein paar Schritte zwischen Parkplatz und Geschäft werden dafür gerne in Kauf genommen.

Das **Dauerparken von Anwohnern und Beschäftigten** ist schon laut Bayerischer Bauordnung grundsätzlich Privatsache: Es sollte wie die Unterbringung aller Gebrauchsgüter auf Privatgrund und auf eigene Kosten erfolgen. Werden öffentliche Flächen kostenlos für das längere Parken zur Verfügung gestellt, ist dies eine Subvention. Sie wird oft mit dem Schutz der Wohnfunktion begründet. Es ist jedoch fragwürdig, die Wohnfunktion ausgerechnet dadurch zu schützen, daß der Hausvorbereich zum gebührenfreien Parkplatz umgewandelt wird. Das gilt insbesondere dann, wenn wesentlich unempfindlichere Standorte in einer Entfernung von

maximal 5 Gehminuten dem Anwohnerparken gewidmet werden können (Gruppengaragen oder Mitbenutzung öffentlicher Parkplätze am Altstadtrand).

5. Planung Altstadt: Flächenhaft verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

5.1 Verkehrsordnung

Wichtigste Aufgabe im Bereich der Verkehrsordnung ist die Verringerung der Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr in der Altstadt. Für den KFZ-Verkehr spielt es zeitlich keine Rolle, ob er auf den kurzen Strecken innerhalb der Altstadt 20 oder 40 km/h fährt. Von großer Bedeutung ist dieser Unterschied jedoch für Komfort und Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsarten, für Bewohner und für das Geschäftsumfeld. Empfohlen wird daher die **Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs als Tempo-20-Zone** (s. auch Kap. 3.1 und Plan 7). Dazu ist lediglich die Beschilderung der 4 Altstadteingänge Nabburger Straße, Bahnhofsstraße, Schmiedgasse und Schönseer Straße und die Aufhebung aller besonderen Vorfahrtsregelungen notwendig. Die Rechts-vor-Links-Regel unterstützt die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit. Eine zweckmäßige Gestaltung von Einmündungen und Kreuzungen vermeidet den Eindruck einer eindeutigen optischen Vorfahrt in den drei breiteren Altstadtstraßen.

Aller Erfahrung nach reicht die Beschilderung alleine nicht aus, um die erwünschte Geschwindigkeitsdämpfung zu erzielen. Sie muß unterstützt werden von einem verkehrsberuhigenden Straßenumbau (Kap. 5.3).

Innerhalb der Tempo-20-Zone sollte für eine höchstmögliche Durchlässigkeit des Straßennetzes für alle Verkehrsarten und -zwecke gesorgt werden. Es wird die **Aufhebung aller Fahrbeschränkungen** empfohlen. Jeder Verkehrsteilnehmer soll den kürzest möglichen Weg wählen können. Jedes Grundstück soll jederzeit von den Altstadteinfahrten umwegfrei erreicht werden können. Durchfahrverbote für Nicht-Anlieger wie in der Schmiedgasse sind ohnehin nicht kontrollierbar und ohne große Wirkung (ein "Anliegen" hat jeder). Einbahnstraßen sind in Oberviechtach nicht notwendig. In keiner Straße ist über längere Strecken kein Ausweichen möglich.

Erzielt wird dadurch eine KFZ-Verkehrsverteilung wie sie Plan 6 veranschaulicht: Der KFZ-Verkehr versickert von außen nach innen. Es treten keine künstlich von der Verkehrsordnung verursachten Bündelungen und Umwegverkehre auf.

Der **Busverkehr** kann im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich beibehalten werden. Die Bushaltestelle dürfte am Marktplatz hinsichtlich kurzer Zu- und Abgangswege günstiger liegen als alternativ in der Bezirksamtstraße. Jedoch treten bei Linienführung durch die Altstadt Fahrzeitverluste auf. Für die hier ihre Endschleife fahrende Linie überwiegen die Vorteile durch kürzere Zugangszeiten. Für die weiterführende Linie kann eine abgesicherte Empfehlung zur Haltestellenlage nur im Rahmen einer Gesamtbetrachtung der Linie erfolgen. Hier kann nur festgestellt werden, daß die fragliche Haltestelle sicherlich zu den wichtigsten dieser Linie zählt und daher die Zugangszeitvorteile der zentralen Haltestellenlage besonderes Gewicht haben. Da außerdem die Haltestellen beider Linien nicht getrennt werden sollten, empfiehlt sich aus Sicht der Fahrgäste eine Beibehaltung der Haltestelle am Marktplatz und des heutigen Linienverlaufs. Dies kommt auch dem Interesse der Stadtsanierung an einem belebten Marktplatz und Geschäftsbereich entgegen.

Besondere Bemühungen um Durchlässigkeit und hohe Netzdichte gelten dem **Fußgängerverkehr** aufgrund seiner Umwegempfindlichkeit. Plan 7 enthält Vorschläge zur besseren Verknüpfung innerhalb der Altstadt und mit ihrem Umfeld in Abstimmung mit den Empfehlungen zur Lage von Parkplätzen am Altstadtrand (s. Kap. 5.2.2). Die Verknüpfungen Klostergasse - Nabburger Straße und Nabburger Straße - Schönseer Straße bilden gemeinsam eine optimale Anbindung des vorgeschlagenen Stellplatzangebotes in der Klostergasse an den Hauptgeschäftsbereich. Ausreichend wäre hier auch eine auf die Geschäftszeiten beschränkte Durchlässigkeit der Höfe. Für die Verknüpfung Bezirksamtstraße - Karfreitagsgasse ist im Rahmen der baulichen Ergänzung und Aufwertung der Altstadtkante eine Passagenlösung empfehlenswert. Sie verkürzt die Entfernung zwischen Hauptgeschäftsbereich und Bezirksamtstraße erheblich.

5.2 Stellplatzorganisation

Die Lage des Stellplatzangebotes und seine Benutzungsregelung sind verkehrlich und städtebaulich hochwirksame Instrumente der Stadt. Sie müssen für ein erfolgreiches Gesamtkonzept zielorientiert ausgestaltet werden. Die wichtigste Aufgabe der

Stellplatzorganisation im Projektgebiet ist die teilweise Verlagerung der Stellplatznachfrage an den Rand der Altstadt. Dies ist Voraussetzung für die angestrebte Entlastung der Altstadt vom ruhenden und fließenden KFZ-Verkehr. Weitere Ziele der Stellplatzorganisation sind hohe Akzeptanz und gute Begreifbarkeit, Vermeidung von Parksuchverkehr und Nachhaltigkeit des Konzeptes.

Die Planungsvorschläge im Bereich ruhender Verkehr gliedern sich räumlich und nach den wichtigsten Handlungsfeldern in

- die Änderung der Stellplatzordnung in der Altstadt
- die Schaffung von Parkraum am Rand der Altstadt.

5.2.1 In der Altstadt: Kurzparkzone

Zum Zweck der teilweisen Verlagerung der Stellplatznachfrage an den Altstadtrand stehen der Stadt im wesentlichen zwei alternative Instrumente zur Verfügung:

- Begrenzung der Anzahl parkberechtigter Besucher über die **Parkhöchstdauer**
- Verringerung der Anzahl Stellplätze bzw. des **Stellplatzangebots**.

Der Stadt wird zum Zweck der Nachfragesteuerung die Lösung Parkhöchstdauer empfohlen. Von der Lösung der Verknappung des Stellplatzangebots wird abgeraten. Begründung:

- Die Zumutbarkeit von Fußwegen zwischen Parkplatz und Ziel hängt maßgeblich von der Parkdauer ab. Es sollte deshalb nach der Parkdauer unterschieden werden: Besucher mit kurzer Parkdauer, denen der Fußweg vom Altstadtrand nicht zugemutet werden soll, parken in der Altstadt. Besucher mit längerer Parkdauer parken am Altstadtrand. Das Instrument Parkhöchstdauer ermöglicht diese zweckmäßige Unterscheidung nach der Zumutbarkeit von Fußwegen. Das Instrument Stellplatzangebot wirkt demgegenüber undifferenziert.
- Die Lösung über das Stellplatzangebot verursacht eine künstliche Knappheit an Parkraum mit allen unangenehmen Begleiterscheinungen. Die Stellplatzerwartung der meisten Besucher richtet sich nach wie vor auf die zentralen Bereiche der Altstadt (solange man nämlich dort parkberechtigt ist, spielt es für die räumliche Verteilung der Stellplatzerwartung nur eine geringe Rolle, ob am Altstadtrand ausreichend Parkraum bereitsteht): Ein erheblicher Teil der Stellplatznachfrage kann im zentralen Altstadtbereich

bei verringertem Angebot nicht mehr befriedigt werden. Es entsteht zum einen Parksuchverkehr. Statt der angestrebten Entlastung tritt eine unnötige zusätzliche KFZ-Verkehrsbelastung auf. Zum anderen gibt diese Situation Anlaß zu Unzufriedenheit: bei Besuchern, deren Stellplatzerwartung enttäuscht wurde, bei Ansässigen, die anderswo ausgewiesene Stellplätze gerne vor der eigenen Haus-/ Ladentüre hätten, und bei Ansässigen, die Stellplätze vor der Haus-/ Ladentüre haben, sie aber nicht wollen.

Diese Probleme der künstlichen Verknappung des Stellplatzangebotes im zentralen Altstadtbereich und der räumlichen Verteilung der auszuweisenden Stellplätze vermeidet die Lösung Parkhöchstdauer. Sie begrenzt die Menge parkberechtigter Besucher auf ein Niveau, das in der Altstadt problemlos Platz hat: Jeder der dort parken darf, kann das auch.

- Die Lösung Parkhöchstdauer knüpft an die heutige Stellplatzorganisation an und sorgt damit für Kontinuität. Für die angestrebte Entlastungswirkung ist das Instrument jedoch neu auszugestalten (siehe unten).

Die **Länge der Parkhöchstdauer** sollte so bemessen sein, daß erstens eine spürbare Entlastung der Altstadt vom KFZ-Verkehr eintritt (Kriterium Entlastungswirkung) und zweitens für die an den Rand verlagerte Stellplatznachfrage die Zeit für Fußwege relativ zur Aufenthaltszeit am Ziel kurz ist (Kriterium Zumutbarkeit; die Zeit für Fußwege sollte nicht mehr als ein Drittel der Aufenthaltszeit betragen). Eine Abwägung beider Kriterien kann hier nicht abschließend vorgenommen werden, da die Entlastungswirkung einer bestimmten Parkhöchstdauer nicht mit der erforderlichen Genauigkeit vorhersehbar ist. Es empfiehlt sich eine Testphase. Auf Grundlage der Beobachtung zahlreicher relativ kurzer Parkvorgänge dürfte noch eine Parkhöchstdauer von 30 Minuten das Kriterium Entlastungswirkung nicht erfüllen. **Es wird eine Parkhöchstdauer von 15 Minuten empfohlen.** Das Kriterium der Zumutbarkeit von Fußwegen in obiger Konkretisierung ist damit eingehalten.

Der **zeitliche Geltungsbereich der Parkhöchstdauer** sollte wie bisher auf die **Geschäftszeiten** beschränkt sein. Außerhalb der Geschäftszeiten herrscht wenig Parkdruck und wenig Nutzungskonkurrenz im Straßenraum.

Der **räumliche Geltungsbereich der Parkhöchstdauer** sollte nicht nur den Geschäftsbereich, sondern die gesamte Altstadt umfassen. Die Wohnstraßen müssen vor der Stellplatznachfrage von Kunden und Besuchern geschützt werden. Der Schutz könnte auch mit einer

Anwohnerlizenzierung hergestellt werden. Jedoch ist auch in den Wohnstraßen eine Entlastung von ruhendem KFZ-Verkehr anzustreben. Gerade Dauerparken - also auch Anwohnern - ist es zweifelsohne zuzumuten, ihr KFZ am Altstadtrand abzustellen. **Es wird somit eine Zonenregelung der Parkhöchstdauer** im Sinne des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs empfohlen (s. Plan 7). Die Beschilderung beschränkt sich kombiniert mit der Beschilderung der Tempo-20-Zone (s. Kap. 5.1) auf die Altstadteinfahrten.

Zur **Ausweisung der Kurzparkzone nach StVO** können hier noch keine endgültigen Empfehlungen gemacht werden. In der StVO ist die Kurzparkzone als Kombination der Zone eingeschränktes Halteverbot mit einer Parkscheibenregelung vorgesehen. Das negative Image einer "Halteverbotszone" sowie die Umständlichkeit dieser Regelung (das Parken wird erst verboten, um es dann bis zu einer gewissen Parkdauer wieder zuzulassen) sind jedoch problematisch. Auch ist die Parkscheibe für die Kontrolle einer kurzen Parkhöchstdauer von 15 Minuten sehr ungenau. Parkscheine wären genauer, erfordern jedoch die Aufstellung von Automaten an den Altstadteinfahrten. Zum Verfahren wird folgendes vorgeschlagen: Das Problem der zweckmäßigen Ausweisung der Kurzparkzone stellt sich erst in 3 - 5 Jahren mit dem Umbau wichtiger Straßen- und Platzräume. Bis dahin findet eine Weiterentwicklung der StVO und ihrer Auslegung statt, die eventuell neue Möglichkeiten schafft. Erst dann sollte die genaue verkehrsrechtliche Ausweisung diskutiert werden. Mit dem § 45 bietet die StVO zur Erprobung von Maßnahmen bzw. für Erholungsorte besondere Handlungsspielräume.

Zusätzlich zur Kurzparkzone sichern **kleinräumige Parkverbote** den **Schutz von Aufenthaltsbereichen** (s. Plan 7). Andien- und Abholvorgänge sowie kurze Halte sind auch dort möglich.

Im Rahmen der Städtebauförderung sollte die Stadt zum Schutz von wohnungsbezogenen Freiflächen und Wohnerweiterungsflächen auf Privatleute einwirken (durch Information, Anreize, Baurecht). **Dauerparker** sollten langfristig hauptsächlich in Gruppengaragen am Altstadtrand untergebracht werden (s. Kap. 5.2.2). Da der nördliche Altstadtbereich eine größere Entfernung zu zweckmäßigen Standorten von Gruppengaragen aufweist, ist denkbar, die öffentlichen Stellplätze hinter dem Rathaus an betroffene Anwohner zu vermieten.

Möglich wäre, für eine Übergangszeit den Anwohnern der Altstadt ganztägiges Parken in der Altstadt zu erlauben. Dies würde die Ausgabe von Parklizenzen nötig machen. Die Gebühr für die Lizenzen ist Verwaltungs- und Nutzungsgebühr. Sie müßte so bemessen sein, daß ein

Anreiz für die private Unterbringung der KFZ entsteht (nicht unter DM 30,- im Monat). Insgesamt ist fraglich, ob der Verwaltungsaufwand für diese Ausnahmeregelung gerechtfertigt ist. Die Anzahl an Dauerparkern im öffentlichen Straßenraum beläuft sich heute auf etwa 30 - 50. Sie können vom Stellplatzangebot am Altstadtrand aufgenommen werden. Für einige dieser KFZ existiert ohnehin eine ungenutzte Privatgarage. Beispiel Sailergasse: Die KFZ-Halter sehen heute keine Veranlassung, ihre vom Hütgraben erschlossene Garage zu benutzen, solange in der Sailergasse bequem geparkt werden kann.

5.5.2 Am Altstadtrand: Schaffung von Parkraum

Für die zu den Geschäftszeiten aus der Altstadt ausgelagerte Stellplatznachfrage muß die Stadt ausreichend Angebot schaffen. Anhaltspunkt für die Größe der ausgelagerten Nachfrage ist die heutige maximale gleichzeitige Nachfrage von ca. 140 Stellplätzen (Angebot von 213 bei maximaler Auslastung von 65 %; s. Kap. 2.3). Abzüglich der nicht ausgelagerten Kurzparker, der vermehrten Privatgaragennutzung und kleiner Verlagerungseffekte auf Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie zuzüglich der Effekte der Stärkung von Wohn- und Versorgungsfunktion ist von einem zusätzlichen Stellplatzbedarf am Altstadtrand von ca. 130 Stellplätzen auszugehen. Zudem sollten für die längerfristige Nachfrageentwicklung Reserveflächen gesichert werden.

Für die Lage des Stellplatzangebots sind neben der Flächenverfügbarkeit die Nähe zu Verkehrsstraßen und die Möglichkeit einer kurzen und attraktiven Fußwegverbindung in den Geschäftsbereich entscheidend. Es bieten sich nach einer ersten Prüfung drei Standorte an (s. Plan 7):

- Hütgraben ("Parkplatz Angerwiese"). Hinter dem Hütgraben kann ein Großteil der Nachfrage untergebracht werden (ca. 100 Stellplätze). Vorteilhaft wäre eine größere zusammenhängende Fläche, die flexibel auch als Veranstaltungsfläche (z.B. Festplatz) genutzt werden kann. Denkbar sind auch mehrere kleinere Einheiten. Der Angebotsschwerpunkt sollte gegenüber dem Altstadtzugang Schmiedgasse liegen, um kurze Fußwege in den Geschäftsbereich zu gewährleisten. Eine andere Lage des Angebotsschwerpunkts ist nur empfehlenswert, wenn ein zusätzlicher Altstadtzugang (z.B. Passage zur Sailergasse) geschaffen wird. Die bauliche Ausführung sollte die flexible Nutzbarkeit und ökologische Anforderungen beachten: Es wird eine wassergebundene Decke empfohlen (Kies,

Schotterrasen, o.ä.) Markierungen oder Fahrgassenbegrenzungen sollten vermieden werden. Die Sicherheit der Fußgänger erfordert eine Querungshilfe im Hütgraben (s. Kap. 6).

- Klostergasse nahe Teunzerstraße ("Parkstadl Klostergasse"). Eine räumlich ausgewogene Stellplatzversorgung erfordert zusätzlichen Parkraum im Nordosten der Altstadt. Die Erschließung sollte direkt über die Teunzerstraße erfolgen. Bei der heute vorherrschenden baulichen Nutzung (Stadl) ist sie auch über die Klostergasse verträglich. Aus der Lage im zusammenhängenden Stadtgebiet und insbesondere aus der Nachbarschaft zur Neubebauung auf dem ehemaligen Festplatz ergeben sich Anforderungen an Flächensparsamkeit und bauliche Gestaltung. Empfohlen wird der Bau eines zweigeschossigen Parkstadls für 30 - 40 PKW. Eine helle, freundliche und angepaßte Architektur gewährleisten Akzeptanz und städtebauliche Einbindung. Auf eine umwegfreie Fußgängerverbindung in den Geschäftsbereich ist zu achten. Bei Lage des Parkstadls in der Klostergasse wird eine zusätzliche Verknüpfung zur Nabburger Straße (dort Durchgang zwischen Haus 6 und Haus 8) nahegelegt.
- In der Bezirksamtstraße existiert bereits ein größeres Parkraumangebot, das heute im wesentlichen Kunden bzw. Amtsbesuchern vorbehalten, dabei jedoch nur wenig ausgelastet ist. Der Stadt wird empfohlen hier auf eine offene Benutzungsregelung hinzuwirken, die die grundstücksbezogene Stellplatznachfrage nicht verdrängt. Nach einer ersten Prüfung dürfte hierfür eine Parkhöchstdauer von einer Stunde zweckmäßig sein. Im Gegenzug kann den Ämtern und der Bank eine bessere Anbindung an die Altstadt in Aussicht gestellt werden: Im Zuge der städtebaulichen Erneuerung der Altstadtkante entlang der Bezirksamtstraße empfiehlt die vorbereitende Untersuchung eine Fußgängerverknüpfung mit der Karfreitagsgasse (z.B. als Passage). Dies ist aus verkehrlicher Sicht besonders wünschenswert, vor allem wenn hier weitere Parkmöglichkeiten für Altstadtbesucher entstehen (neben der oben vorgeschlagenen Mitbenutzung auch Senkrechtparkplätze entlang der Neubebauung der Altstadtkante (s. vorbereitende Untersuchung)).

Dauerparker sollten langfristig zum Großteil in Gruppengaragen oder Gruppenstellplätzen am Altstadtrand untergebracht werden. Die vorbereitende Untersuchung hat hierzu weiterzuentwickelnde Ideen entwickelt. Die Stadt sollte den Umbau von ehemals landwirtschaftlichen Nebengebäuden und den Neubau im Rahmen der Städtebauförderung gezielt fördern. Für eine Übergangszeit ist die Mitbenutzung des neuen Parkraumangebots unproblematisch. Im "Parkstadl Klostergasse" ist auf ausreichende für Kunden und Besucher freibleibende

Stellplätze zu achten. Gegebenenfalls muß dies über eine teilräumliche Parkhöchstdauer gesichert werden.

5.3 Straßenumbau

Für die Altstadt von Oberviechtach zeigt die Analyse der derzeitigen und zu erwartenden Verkehre, daß eine verkehrstechnische Differenzierung unterschiedlicher Straßen der Altstadt nicht erforderlich ist. Es werden daher für die Gestaltung der Straßen die folgenden Merkmale und Kriterien empfohlen:

- Die Straßen sollten ohne Bordsteine hergestellt werden. Eigene Flächen für jede Nutzungsart sind in der Altstadt weder möglich noch notwendig. Durch richtige Anlage von Entwässerungsrinnen und Pflasterwechsel oder -fugen sollte jedoch eine Fahrgasse vorgegeben werden, wo immer die Breite der Straße dies erlaubt. Die Fahrgasse sollte zwischen 3,0 und 4,0 m breit sein. Sie legt die Hauptfahrfläche für die überwiegende Menge der KFZ-Verkehrsbewegungen fest. Die Rinnen können bei Ausweichvorgängen von Fahrzeugen oder zum Abstellen von Fahrzeugen überfahren werden. In sehr schmalen Gassen muß auf die Andeutung einer derartigen Fahrgasse verzichtet werden. Es sollte nur eine Mittelrinne vorgesehen werden.

Somit ergeben sich als Grundstruktur des Gestaltungskonzeptes drei Straßentypen (s. Plan 8)

- Rinne beidseitig, 4,0 m Fahrgasse
- Mittelrinne, 3,0 m Fahrgasse
- Mittelrinne, ohne Fahrgasse.

Plan 9 überträgt diese Typisierung auf einen Teil des altstädtischen Straßennetzes.

- Die Gestaltung sollte neutral in Bezug auf etwaige Verkehrsregelungen sein. Diese wechseln in kürzeren Abständen, als daß ein Straßenbau hier Entscheidungen festlegen sollte.
- Durch punktuelle Einbauten - Leuchten, sparsame Poller, Bänke o.ä. - kann die "normale" Fahrgasse noch stärker betont werden und es können besonders geschützte Fußgängerbereiche im Straßenraum entstehen, die jedenfalls nicht wiederholt von Fahr-

zeugen befahren werden. Diese Einbauten sollten sorgfältig städtebaulich und gestalterisch abgestimmt werden und im Detail besonders sorgfältig ausgebildet werden.

- In der gesamten Altstadt sollten keine Stellplätze in Straßen- oder Platzräumen durch andere Beläge gekennzeichnet werden. Falls zu einem späteren Zeitpunkt die Ausweisung einzelner Stellplätze beschlossen werden sollte, können diese durch Markierungsnägel ausgewiesen werden. Damit bleibt die Gestaltung neutral, der Charakter einer Verkehrsanlage wird auch hier vermieden; gleichzeitig bleibt die Möglichkeit offen, diese mittelfristig wieder zu entfernen.
- Die gesamten Straßenflächen der Altstadt sollten in Materialien, Konstruktionen und Einbauten möglichst einheitlich gestaltet werden. Die zur Verwendung kommenden Details müßten noch diskutiert werden.
- Es empfiehlt sich, eine weitgehende Pflasterung der Altstadtstraßen: Großpflaster, dort wo eine Fahrgasse angedeutet werden soll und für die dreizeiligen Entwässerungsrinnen, Klein- oder Mischpflaster für alle anderen Flächen (s. Plan 8). Der Aspekt der Einheitlichkeit sollte in der Regel auch über Sonderwünsche an einzelnen Stellen gestellt werden. Die Verwendung von Pflaster stellt einen klassischen Kompromiß zwischen Aspekten der Nutzung, der Gestaltung und der technischen Notwendigkeiten dar. Insbesondere sei auf die Langlebigkeit, die Kontinuität des Erscheinungsbildes auch bei Straßenreparaturen und die Tatsache hingewiesen, daß hier das langfristige Interesse der Bewohner an ihrer Stadt zum Ausdruck kommt.

Bei ordentlicher Ausführung und geeigneter Materialwahl sind auch Großpflasterflächen problemlos begehbar und auch für Radfahrer komfortabel. Lärmprobleme bleiben gering: Bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau sind es in erster Linie die Motorengeräusche und nicht die Rollgeräusche, die den Verkehrslärm verursachen.

Die Abbildungen 1 - 6 veranschaulichen die Abhängigkeiten der Straßenraumnutzung von der Straßengestaltung und führen die Flächengewinne durch das Gestaltungskonzept für Aufenthaltsnutzungen, Geschäftsauslagen und Fußgänger vor Augen.

Die gestalterischen Motive, die in der Altstadt verwendet werden, sollten nicht mit dem Rand der Altstadt aufhören. Es sollte nicht die alleinige Zielsetzung der gesamtstädtischen Ver-

kehrplanung sein, als Insellösung eine verkehrsberuhigte Altstadt zu schaffen. Vielmehr erscheint es sinnvoll, im Sinne einer flächenhaften Verkehrsberuhigung sowohl in der Altstadt notwendige Verkehre zuzulassen als auch außerhalb verkehrsberuhigende Elemente zu verwenden. Für Bewohner und Besucher einer Stadt stellt die moderne Stadt ein Kontinuum dar, das zwar erkennbare Grenzen hat - etwa zwischen Altstadt zu neueren Quartieren, und neueren Quartiere zur Landschaft. Diese Grenzen sollten aber durchlässig und überschaubar sein und es sollte der Zusammenhang zwischen den Bereichen auch gestalterisch erkennbar sein. Hier ergeben sich Vorgaben etwa zur Gestaltung der Bezirksamtstraße, des Rathausplatzes, des Hütgrabens sowie weiterer umliegender Hauptstraßen und Wohnstraßen (s. Kap. 6).

5.4 Zusammenfassung der Planung Altstadt

Für die Altstadt von Oberviechtach wird empfohlen:

- Flächenhafter Straßenumbau nach städtebaulichen Kriterien. Die Gestaltung ist neutral in Bezug auf die Verkehrsregelung. Hausvorflächen können flexibel für Geschäftsauslagen u.a. genutzt werden.
- Ausschilderung als Tempo-20-Zone an allen Altstadteingängen.
- Verlagerung eines Teils der Stellplatznachfrage an den Altstadtrand durch Ausschilderung als Kurzparkzone auf den gleichen Einfahrtsschildern - beschränkt auf die Geschäftszeiten.
- Aufhebung aller Fahrbeschränkungen und besonderen Vorfahrtsregelungen.
- Schaffung eines ausreichenden Stellplatzangebots in Randlage und zusätzlicher Fußwegverknüpfungen.

Die größte Bedeutung für die Verkehrsberuhigung der Altstadt kommt einer attraktiven, sympathischen Umfeldgestaltung zu. Sie sorgt für ein verträgliches Verkehrsklima, ohne daß durch Schwellen oder sonstige restriktive Hindernisse Konfrontationen aufgebaut würden.

In diesem Umfeld ist das langsame Auto geduldet; Radfahrer und Fußgänger haben ausreichende Bewegungsfreiheit, der Aufenthalt ist angenehm. Wohnungen und Geschäfte können die Straße als Freifläche mitbenutzen - für Geschäftsauslagen, für Straßencafes, zum Kinderspiel.

Dieser Erlebniswert der Altstadt kommt jedoch nur zum Tragen, wenn nicht zu viele Fahrzeuge die Straßen verstellen. Dazu dient die Parkregelung.

Die fahrenden Fahrzeuge sind auf ein Minimum reduziert: Die Parkregelung verhindert Parksuchverkehr; komfortable Pflasterungen sowie der Verzicht auf Sperrungen ermutigen dazu, möglichst oft zu Fuß oder mit dem Rad in die Altstadt zu kommen; schließlich wählen die verbleibenden KFZ den jeweils kürzesten Weg, weil sie nicht durch Einbahnstraßen oder Durchfahrverbote zu Umwegen gezwungen werden.

Dagegen stehen zu Geschäftszeiten gewisse Einschränkungen des Parkens. Haltevorgänge und Parkvorgänge bis 15 Minuten Dauer sind flächenhaft erlaubt. Ausnahmen sind kleinräumige Parkverbote zum Schutz von Aufenthaltsbereichen. Für längere Parkvorgänge tagsüber existieren ausreichend Plätze ohne unnötiges Suchen am Altstadtrand. Die Fußwege zwischen Stellplatz und Ziel sind kurz und attraktiv. Die Einschränkungen sind nur gering - vor allem sind sie in jedem Fall unvermeidbar, da bei zunehmender Motorisierung freies Parken für alle ohnehin nicht mehr möglich sein wird. Die überall ganztägig mögliche Anlieferung und Abholung sichert dabei den wesentlichen Vorteil der Autoerschließung für Anwohner, Kunden und Geschäftsleute.

Insgesamt verspricht das Maßnahmenpaket eine deutliche Verkehrsberuhigung und Steigerung der Attraktivität der Altstadt von Oberviechtach.

6. Planung Altstadtumfeld

Die Verkehrsberuhigung der Altstadt von Oberviechtach kann nicht isoliert gesehen werden. Die Netze für alle Verkehrsarten übergreifen den Altstadtrand. Unerlässlich für eine Verbesserung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sind Maßnahmen in den Umfahrungs- und Zufahrtstraßen (s. Kap. 2.1): Verbreiterung der Gehwegflächen, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Reduzierung der KFZ-Geschwindigkeiten und Schaffung einer Radverkehrsinfrastruktur. Altstadtrand und Altstadteingänge unterliegen zudem hohen städtebaulichen und stadtgestalterischen Anforderungen. Diesen Anforderungen wird die derzeitige Situation nicht gerecht.

Alle wichtigen Zufahrts- und Umfahrungsstraßen (Teunzer Straße, Bezirksamtstraße, Zum Bahnhof, Nunzenriederstraße, Hütgraben und Schönseerstraße) müssen derzeit und auch in Zukunft als innerstädtische Verkehrsstraßen Verkehrsmengen zwischen 400 und 900 KFZ in der Spitzenstunde bewältigen. Diese Verkehrsmengen können von zweispurigen Straßen in der Regel ohne Lichtsignalanlagen und ohne Linksabbiegespuren abgewickelt werden.

Aus den Zielen der Verkehrsberuhigung und Altstadtsanierung ergeben sich Anforderungen an die genannten Straßen, die alle klassifiziert sind, also nicht in den unmittelbaren Aufgabenbereich der Stadt fallen. Folgende Maßnahmen lassen sich nur mit Unterstützung der jeweiligen Straßenbaulastträger realisieren (s. Plan 10):

Zwischen Knotenpunkten ist die Einrichtung von Mehrzweckstreifen ein inzwischen vielfach bewährtes Mittel für die gegebenen Zielsetzungen. Der PKW-Verkehr wird auf einen Hauptfahrbereich konzentriert (s. Abb. 7). Der Mehrzweckstreifen verbleibt als Streifen mit hohem Komfort für Fahrradfahrer. Für LKW-Begegnungen kann er jederzeit mitbenutzt werden. Die Anlage eines separaten Radwegs wird entbehrlich. KFZ-Geschwindigkeiten können durch die optische Versmälerung des Hauptfahrbereichs auf ein verträgliches Niveau gesenkt werden. Die Leistungsfähigkeit und überörtliche Funktion einer Straße bleibt voll erhalten.

Am wirksamsten ist der Mehrzweckstreifen, wenn er sich im Belag deutlich und auch im Niveau von der Fahrbahn absetzt. Doch auch eine einfache Abmarkierung ist insbesondere für die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl von Radfahrern schon hilfreich. Die Breite des Mehrzweckstreifens sollte

1,25 m nicht wesentlich übersteigen, da er sonst für einen Parkstreifen gehalten wird.

An den Altstadteingängen müssen viele Fußgänger die verkehrsreichen Umfahrungsstraßen queren. Der Querungsbedarf wird sich in Zukunft infolge der Auslagerung der Stellplatznachfrage stark erhöhen. Die Querungsstellen sollten mindestens mit Zebrastreifen an den wichtigsten Zugängen, wo es die bauliche Situation erlaubt möglichst mit Mittelinseln gesichert werden. Mittelinseln vereinfachen die Querung erheblich durch Trennung der beiden Fahrspuren. Zudem erhöhen die erforderlichen Fahrbahnversätze die Aufmerksamkeit der KFZ-Lenker und sorgen für angepaßte Geschwindigkeiten.

Der Rathausplatz ist wichtigster Altstadteingang und zugleich die komplizierteste Verkehrssituation Oberviechtachs. Er stellt sich als langgestreckter fünfarmiger Knoten mit einer Vielzahl stärkerer Abbiegeströme dar (siehe Plan 3). Der Hauptstrom folgt dem Verlauf der Staatsstraße (Zum Bahnhof - Hütgraben). Sie sollte Vorfahrtstraße bleiben.

Die Ideenskizze (Plan 11) zeigt die Möglichkeit durch die Verringerung der Fahrbahnflächen auf die fahrgeometrisch notwendigen Flächen eine klare Gliederung des Platzes in drei dreiarmlige Knoten zu erzielen. Dadurch entstehen zwei Richtungsänderungen im Verlauf der Vorfahrtstraße, die zusätzlich die Geschwindigkeiten verringern. Auch werden die Querungstrecken für Fußgänger minimiert. Große Fahrzeuge (Lastzüge o.ä.) müssen beim Abbiegen die Gegenfahrspur mitbenutzen. Derartige flexible Arrangements sind innerstädtisch bei reduzierten Geschwindigkeiten üblich. An dieser Stelle sei außerdem nochmals auf den unterdurchschnittlichen LKW-Anteil von ca. 3 % hingewiesen (s. Kap. 2.2). Überbreite Spuren im Verlauf der Staatsstraße ermöglichen die Aufstellung von linksabbiegenden PKW und Lieferwagen, ohne den Geradeausverkehr zu behindern.

Die Sichtbeziehung Rathausplatz-Hütgraben verbessert sich, wenn die Fahrbahn im Hütgraben etwas von der Altstadtrandbebauung abgerückt wird. Dazu muß auf der gegenüberliegenden Seite die Bauflucht begradigt werden (Stadl). Die Bepflanzung betont Altstadtkante und -eingang. Für die Bezirksamtstraße wurde der Bebauungsvorschlag aus der vorbereitenden Untersuchung übernommen. Gleiches sollte sich am Beginn des Hütgrabens fortsetzen, um die Altstadtkante erlebbar zu machen.

7. Maßnahmenprogramm: Prioritäten und Abhängigkeiten

Als Sofortmaßnahmen werden Maßnahmen vorgeschlagen, die ohne großen Aufwand und ohne Abhängigkeiten von anderen Maßnahmen schnell umgesetzt werden können und die Zielrichtung Verkehrsberuhigung bereits verdeutlichen (s. Plan 12). Es sind dies die Einrichtung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs als Tempo-20-Zone (s. Kap. 5.1) und die Abmarkierung eines Mehrzweckstreifens auf den Zufahrts- und Umfahrungsstraßen (s. Kap. 6).

Die weiteren Maßnahmen werden entsprechend ihrer jeweiligen Priorität und Abhängigkeit mit anderen Maßnahmen in drei Stufen gegliedert. Dies veranschaulichen die Pläne 13, 14 und 15. Die Abhängigkeiten innerhalb der Stufen I und II zwischen der Verkehrs- und Stellplatzordnung und der Neugestaltung von Straßen und Plätzen werden im Folgenden erläutert:

- Abhängigkeiten innerhalb Stufe I (s. Plan 13): Vor der Neugestaltung des Marktplatzes sollte die Parkhöchstdauer zeitlich verkürzt und räumlich ausgeweitet werden, um die verdrängte Stellplatznachfrage aufzunehmen. Nach dem Umbau wird hier die Aufenthaltsfunktion durch Parkverbot geschützt. Ein Parkverbot, das unmittelbar an die Bautätigkeit anknüpft wird relativ leicht akzeptiert. Es ist unbedingt zu vermeiden, daß sich auf den umgestalteten Flächen Verhaltensweisen einspielen, die mittelfristig unerwünscht sind (z.B. Stundenparken). Während des Umbaus sollte die Stadt das Projekt Stellplatzangebot Kloostergasse in Angriff nehmen (z.B. als Parkstadl; s. Kap. 5.2.2). Die Stadt dokumentiert damit die mittelfristige Zielsetzung der teilweisen Verlagerung der Stellplatznachfrage und macht bereits zusätzliche Angebote an Besucher mit dem KFZ.

- Abhängigkeiten innerhalb Stufe II (s. Plan 14): Vor der Neugestaltung der Bahnhofstraße ist für die durch die Bautätigkeit verdrängte Stellplatznachfrage ein Stellplatzangebot mit Que-rungshilfe am Hütgraben zu schaffen (s. Kap. 5.2.2). Mit dem Ende der Bauarbeiten dieser Stufe sollte spätestens die Kurzparkzone eingerichtet werden. Auch hier ist unbedingt zu vermeiden, daß auf den neugestalteten Flächen vorübergehend Stundenparken stattfindet.

Begleitend zur Umsetzung der Planungen ist eine ausführliche Informierung der Öffentlichkeit über Ziele, Art und Zeitpunkt bzw. -dauer der Maßnahmen notwendig. Zur Eröffnung der

neuge-stalteten Straßen und Plätze empfiehlt es sich, mit geeigneten Veran-staltungen die neuen Nut-zungsmöglichkeiten der Straßen gleich zu verdeutlichen. Der Abschluß der Baumaßnahmen (zumindest in den zentralen Bereichen) sollte deshalb jeweils auf Frühjahr/Sommer ter-miniert werden (Radfahrer, Geschäftsauslagen etc.).

Mit der Einführung der Zonenregelungen muß auch eine konsequente Überwachung durch die Stadt einsetzen. Während der ersten 6 Wochen sollte die Überwachung ganztägig erfolgen, jedoch nur Informationszettel an Falschparker verteilt werden. Danach genügt etwa eine durchschnittlich zweistündige Überwachung pro Tag, die konsequent und zeitlich unregelmäßig das Falschparken ahnden muß.

Nach einer ersten groben Abschätzung der Kosten betragen diese insgesamt ca. DM 6.000.000,-. Werden überschlägig die Fördermöglichkeiten (insbesondere im Rahmen der Stadtsanierung) und die Baulastträgerschaften berücksichtigt, ergeben sich Kosten für die Stadt Oberviechtach von ca. DM 3.000.000,-. Bei einem Sanierungszeitraum von 10 Jahren ermittelt sich ein jährliches Finanzie-rungsvolumen von ca. DM 300.000,-.