

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
19.11.2020

Stadt Amberg

Marktplatz 11
92224 Amberg



AMBERG

Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungstermin:

Donnerstag, 19.11.2020, 15:00 Uhr

Sitzungsort:

Großer Rathaussaal

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Bekanntgaben
- 1.1 Stand zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
Vorlage: 005/0256/2020
- 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses vom 22.07.2020
- 3 Grundsatzbeschluss zu Rotmarkierungen an privaten Grundstückszufahrten für den Radverkehr
Vorlage: 005/0242/2020
- 4 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 km/h an der AM 30 Nähe Mosacherweg
Vorlage: 005/0245/2020
- 5 Durchführung einer gesamtstädtischen Verkehrserhebung (in Abhängigkeit von der aktuellen Pandemie-Entwicklung)
Vorlage: 005/0250/2020
- 6 Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung
Vorlage: 005/0254/2020
- 7 Markierung von Radfahrer-Schutzstreifen am Haager Weg/Gailoher Hauptstraße
Vorlage: 005/0255/2020
- 8 Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO);
Benutzung von Elektrokleinstfahrzeugen in den Fußgängerzonen der Stadt Amberg
Vorlage: 003/0037/2020

Stadt Amberg

Marktplatz 11

92224 Amberg



AMBERG

Einladung

zur

*** Öffentliche Sitzung des Verkehrsausschusses**

*** am Donnerstag, 19.11.2020**

*** um 15:00 Uhr**

*** Großer Rathaussaal**

Hierzu werden alle Mitglieder eingeladen. Wer aus einem wichtigen Grund am Erscheinen verhindert ist, wird gebeten, sich unter Angabe des Grundes rechtzeitig zu entschuldigen, damit soweit noch nicht geschehen, der Vertreter fristgerecht verständigt werden kann.

Amberg, 3. November 2020

Michael Cerny
Oberbürgermeister

Tagesordnung:

- 1 Bekanntgaben
- 1.1 Stand zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
Vorlage: 005/0256/2020
- 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses vom
22.07.2020
- 3 Grundsatzbeschluss zu Rotmarkierungen an privaten Grundstückszufahrten für den
Radverkehr
Vorlage: 005/0242/2020
- 4 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 km/h an der AM 30 Nähe Mosacherweg
Vorlage: 005/0245/2020

- 5 Durchführung einer gesamtstädtischen Verkehrserhebung (in Abhängigkeit von der aktuellen Pandemie-Entwicklung)
Vorlage: 005/0250/2020
- 6 Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung
Vorlage: 005/0254/2020
- 7 Markierung von Radfahrer-Schutzstreifen am Haager Weg/Gailoher Hauptstraße
Vorlage: 005/0255/2020
- 8 Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO);
Benutzung von Elektrokleinstfahrzeugen in den Fußgängerzonen der Stadt Amberg
Vorlage: 003/0037/2020



Öffentliche Bekanntmachung

Hiermit lade ich zu einer
öffentlichen Sitzung des Verkehrsausschusses
am **Donnerstag, den 19.11.2020 um 15:00 Uhr**
Großer Rathaussaal ein.

Tagesordnung:

- 1 Bekanntgaben
- 1.1 Stand zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses vom 22.07.2020
- 3 Grundsatzbeschluss zu Rotmarkierungen an privaten Grundstückszufahrten für den Radverkehr
- 4 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 km/h an der AM 30 Nähe Mosacherweg
- 5 Durchführung einer gesamtstädtischen Verkehrserhebung (in Abhängigkeit von der aktuellen Pandemie-Entwicklung)
- 6 Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung
- 7 Markierung von Radfahrer-Schutzstreifen am Haager Weg/Gailoher Hauptstraße
- 8 Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO);
Benutzung von Elektrokleinstfahrzeugen in den Fußgängerzonen der Stadt Amberg

Amberg, 10.11.2020

Michael Cerny
Oberbürgermeister



Bekanntgabe	Vorlage-Nr: Erstelldatum: Aktenzeichen:	005/0256/2020 öffentlich 29.10.2020
Stand zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Kick, Roman		
Beratungsfolge	19.11.2020	Verkehrsausschuss

Sachstandsbericht:

1) Allgemeines

Spätestens seit der weltweiten Klimaschutzbewegung „Fridays for Future“ ist der nachhaltige Ressourcenverbrauch in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gerückt. So ist mittlerweile nicht nur eine umweltfreundliche Energiegewinnung ein Thema, sondern auch eine klimaneutrale Mobilität. Wie kann das erreicht werden? Zum einen durch klimafreundliche Antriebstechnologien und zum anderen durch die Stärkung des ÖPNV. Den wohl aber nachhaltigsten Weg stellt die Förderung des Radverkehrs dar und genau hier setzt die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes an.

Attraktiver Radverkehr, bzw. ein Angebot, das es für den Bürger attraktiv macht das Rad zu benutzen, zeichnet sich dabei im Wesentlichen durch folgende Punkte aus:

- Radverkehr braucht Platz

Nicht nur durchgängige und qualitativ hochwertige und direkt verlaufende Radverkehrsnetze sorgen für einen leichten und flüssigen Radverkehr, auch müssen die Flächen breit genug sein, damit Radfahrende nebeneinander fahren und überholen können. Weiter sollten die Flächen auch mehrspurigen Fahrrädern, Transport- und Lastenrädern sowie Rädern mit Anhänger genug Platz bieten.

- Radverkehr braucht Schutz

Der ADFC hat auf der Bundeshauptversammlung 2016 in seinen Leitlinien beschlossen, dass Radfahrende bei wenig Autoverkehr oder Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeiten bis 30 km/h im Mischverkehr fahren sollen. Bei Geschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit Tempo 30 und viel Autoverkehr sollen sie auf Radfahrstreifen unterwegs sein. Baulich getrennte Wege werden bei Geschwindigkeiten über 50 km/h empfohlen (Beschluss der ADFC Bundeshauptversammlung 2016, S.1). Außerdem können physische Barrieren zwischen Rad- und Autoverkehr helfen, Menschen mehr Sicherheit beim Radfahren zu vermitteln. Was in der Praxis mit geschützten Radfahrstreifen, durch Poller oder Bordsteine vom Autoverkehr getrennt, erreicht werden soll.

- Radverkehr braucht Engagement

Attraktiver Radverkehr benötigt ebenso eine unkomplizierte Kombinationsmöglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV und Abstellmöglichkeiten am Bahnhof müssen ausgebaut und gefördert werden. Abstellanlagen sollten diebstahlsicher, barrierefrei und witterungsgeschützt sein und sind empfehlenswert, wo Radfahrten starten und enden, an Wohngebäuden, Einkaufsstraßen oder zentralen Einrichtungen wie Universitäten. Nicht zuletzt braucht gute Radinfrastruktur einen fachübergreifenden Ansatz, ausreichend Budget und Personal.

Die wesentliche Frage, die sich also stellt, woher den zusätzlichen Raum nehmen, welcher benötigt wird, um den Radverkehr attraktiver zu machen? Aber gerade in mittelalterlichen Städten wie Amberg ist der vorhandene Straßenraum ein begrenztes, unveränderbares Gut. Folglich muss die Verteilung des vorhandenen Straßenraumes neu gedacht werden. Dabei gibt es in Amberg in der Regel 3 wesentliche Interessengruppen, den Autoverkehr, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr. Wobei nicht selten die Interessengruppen Radverkehr und Fußgängerverkehr in Form von gemeinsamen Geh- und Radwegen zu einer Gruppe zusammengefasst sind. Hier ist die Handlungsaufgabe, eine sinnvolle Trennung dieser beiden Interessengruppen zu erwirken, wobei die Mindestbreiten nicht außer Acht gelassen werden sollten. In Fällen, in denen ein etwas schmalerer Fußgängerweg keine sinnvolle Variante für zusätzlichen Platz für Radfahrer darstellt, muss anderweitig Platz gewonnen werden. Dabei bietet sich vorrangig der Straßenraum an, der bisher dem Autoverkehr zugesprochen war. Außerdem dürfen bei jeder Straßenraumumverteilung bisher anderweitig genutzt Flächen wie zum Beispiel Grünstreifen unter der Voraussetzung, dass diese keine ökologische hohe Qualität aufweisen, als zusätzlicher Straßenraum für den Radfahrer nicht außen vor gelassen werden.

Mit Betrachtung der anfänglich beschriebenen Bedürfnisse des Radverkehrs bieten sich folgende Möglichkeiten an:

- Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren, wenn nötig, muss zugelassener Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Fahrradstraßen sind aufgrund dieser Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt. Dann sind gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, die die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der Fahrradstraßen wirksam dämpfen können. Die Entscheidung über die Vorfahrt sollte deshalb von örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden. An Einmündungen und Kreuzungen empfiehlt sich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn, optional auch eine bauliche Einengung.

- Schutzstreifen

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z. B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden. Schutzstreifen sollen daher bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag) vermieden werden. Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit. Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m betragen.

- Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben. Radfahrstreifen sollen inklusive der Fahrstreifenbegrenzungen (Breitstrichmarkierung) 1,85 m breit sein. Bei hohen Kfz- bzw. Radverkehrsstärken, einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder häufigem Auftreten von Fahrrädern mit Anhänger sollte die Breite mindestens 2,00 m betragen. Angrenzende Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs sollen mindestens 2,75 m breit sein. Die Regelbreite angrenzender Fahrstreifen entspricht nach den RASSt 3,25 m. Eine Kombination von Mindestbreiten für Kfz-Fahrstreifen, Radfahrstreifen und Parkstreifen ist unbedingt zu vermeiden.

- Baulich getrennter Radweg

Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Regelbreite von Radwegen beträgt 2,00 m, bei geringem Radverkehr 1,60 m. Dies ermöglicht Überholungen.

- Gemeinsamer Geh- und Radweg

Gehwege sollen dem Fußgängerverkehr ein ungestörtes Fortkommen und einen der Umfeldnutzung entsprechenden Aufenthalt ermöglichen. Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger verunsichern oder gefährden. Bei stärkerem Radverkehr kann der Fußgängerverkehr in die Randbereiche der Gehwege gedrängt werden, so dass ihm nur noch Restflächen zur Verfügung stehen. Auch den Ansprüchen des Radverkehrs wird mit der gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen. Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Bei bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwegen, auf die das nicht zutrifft, gilt es daher zu prüfen, wie diese getrennt werden können. Die Breite hängt von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m.

➔ Radfahrstreifen und baulich getrennte Radwege stellen sich dabei in der Gesamtbetrachtung als besonders attraktiv für Radfahrende dar, da sie das anfänglich beschriebene Bedürfnis des Radverkehrs nach Platz und Schutz in besonderem Maße widerspiegeln. Für sie wird auf Grund ihrer exponierten Stellung daher, falls umsetzbar, bzw. bei Neuanlage, eine durchgängige Rotmarkierung vorgeschlagen.

2) Radverkehrskonzept Stadt Amberg

Das Radverkehrskonzept, welches mit der Intention erstellt wurde die Förderung einer nachhaltigen Mobilität weiterzuentwickeln und die Situation für den Radverkehr in Amberg signifikant zu verbessern, untergliedert sich in 176 Einzelmaßnahmen, welche Problempunkte für den Radverkehr in der IST-Situation darstellen und nennt jeweils einen Verbesserungsvorschlag, der dahingehend Abhilfe schaffen könnte. Dieser Verbesserungsvorschlag benötigt jedoch in den meisten Fällen noch eine intensive Planung und Abstimmung, um die Umsetzungsreife zu erlangen, was wiederum zur Folge hat, dass jede der 176 Einzelmaßnahmen abhängig von ihrer Komplexität eine gewisse Vorlaufzeit benötigt. Exemplarisch kann hier ein Projekt aufgeführt werden, das sich gerade in der Umsetzung befindet, die Verlängerung des Oberammersrichters Wegs zum Industriegebiet Nord. Hier nennt das Radverkehrskonzept als Problem die Belagsqualität und nennt als

Lösungsansatz einen durchgängigen Wegeausbau. Im Laufe der detaillierten Betrachtung des Projektes ergeben sich aber weitere Zwangspunkte wie etwa der Umweltschutz, der auf Grund des Biotopcharakters des Gebietes eine Vollversiegelung der Fläche unterbindet, die Eigentumsverhältnisse, die einen Grunderwerb erfordern, etwaige Förderungen und die rechtlichen Belange der Entwässerung. Somit bedingen diese Zwangspunkte neben der Frage der Straßenraumverteilung bei einem Projekt mittlerer Komplexität bereits eine Vorlaufzeit von 1-2 Jahren.

Generell können die Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihrer Komplexität unterschieden werden. Von Maßnahmen geringer Komplexität wie etwa das Freischneiden von Bewuchs bis hin zu Maßnahmen hoher Komplexität wie etwa einer komplett neuen Straßenraumgestaltung am Altstadtring/ Marienstraße oder der Planung einer neuer Fußgänger-Radwegunterführung unter der Bahn in Verlängerung der Nordgaustraße.

Abschließend muss das Konzept auch als ein dynamisches, sich entwickelndes Konzept angesehen werden, da sich zum einen die Gesetzeslage ändert, so kann hier der Mindestabstand angeführt werden, der gilt, wenn ein Autofahrer einen Radfahrer überholen möchte und seit 2020 bei mindestens 1,5 Meter innerhalb und 2 Meter außerhalb von Ortschaften liegt und zum anderen neue Ideen entwickelt werden wie etwa Pop-up-Radwege. Daher ist es sinnvoll das Radverkehrskonzept kontinuierlich fortzuschreiben und jeweils nach dem aktuellen Stand der Technik umzusetzen.

3) Umsetzung

Am 18.12.2017 wurde das Radverkehrskonzept im Stadtrat als Leitlinie beschlossen, was zugleich die Folge hat, dass eine überwiegende Mehrzahl der Einzelmaßnahme in Form einer Beschlussvorlage erneut geprüft werden muss.

Im Jahr 2018 wurde mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes begonnen mit Maßnahmen geringer Komplexität wie dem bereits erwähnten Freischneiden von Sichtschneiden oder dem Errichten von Radabstellanlagen, 2019 wurden Maßnahmen umgesetzt wie etwa die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, die Erneuerung des Maxplatzes. Weiter wurden auch Verbesserungen für den Radverkehr in der Altstadt erprobt mit dem Abfräsen des Kopfsteinpflasters und der damit verbundenen Gestaltungen von ebenen Radfahrstreifen in der Franziskanergasse.

Aktuell befinden sich der Radweg Industriegebiet Nord – Ammersricht, der Kreuzungsbereich Steingutstraße/Pfalzgrafenring, die Bäumlstraße oder Rotmarkierung von Einmündungsbereichen in Umsetzung. Für nächstes Jahr sind Projekte wie etwa die Errichtung eines komplett neuen Radwegs entlang der Verlängerung der Stauffenbergstraße, die Erneuerung des Galgenbergweges, die Wegeverbindung zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Köferinger Straße oder die Markierung eines Schutzstreifens im Haager Weg geplant, wodurch sich auch erste durchgängige Radverkehrsrouten ergeben, wie zum Beispiel von Gailoh bis zum Hockermühlkreisverkehr. Die Errichtung von durchgängigen Radverkehrsrouten mit Augenmerk auf die stark frequentierten Routen stellt hierbei ein wichtiges Etappenziel für die nächsten Jahre dar. Für nächstes Jahr wird hierfür ein weiterer Testversuch geplant, in der Mariahilfbergwegunterführung und am Altstadtring, mit einer Einbahnstraßenregelung für den MIV in der Mariahilfbergwegunterführung und der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung, sowie der richtungstreuen Führung des Radverkehrs am Kaiser-Ludwig-Ring zwischen Steingutstraße und Mariahilfbergweg. Weiter wird versucht durch die Erhöhung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr zu verbessern.

Hinsichtlich der Ausgaben für die Umsetzung dieser einzelnen Maßnahmen lohnt sich ein differenzierter Blick. So wurden sie teilweise direkt über die Haushaltstelle

Radverkehrskonzept abgerechnet teilweise über andere Haushaltsstellen wie etwa die Verlegung und Verbreiterung des Geh- und Radweges an der Bushaltestelle Kurfürstenring oder die Belagserneuerung in der Bäumlstraße, wodurch sich Ausgaben ergeben, die ausschließlich über die Haushaltsstelle Radverkehrskonzept abgerechnet worden sind für 2018: 5.500€, 2019: 173.000€, 2020: 225.000€ und für 2021 werden 500.000€ angestrebt.

Um den gestiegenen Nutzungsansprüchen an den Radverkehr Rechnung zu tragen, sowie die Umsetzung von Projekten mit höherer Komplexität zu verbessern, werden im Bauamt dieses Jahr noch personelle Veränderungen vorgenommen. Sie sehen die Schaffung einer neuen Stabsstelle „Mobilität“ vor, der künftig Frau Teleky angehören wird, die trotz eines aktuell angespannten Arbeitsmarktes als neue Verkehrsplanerin für die Stadt Amberg gewonnen werden konnte und das Vakuum schließen soll, das durch den Abgang von Herrn Daleiden-Lorper im August 2019 entstanden ist, weiter angehören sollen dieser neuen Stabsstelle Herr Kick vom Tiefbauamt und eine noch zu besetzende Verkehrsplanerstelle. Herr Babl übernimmt innerhalb der Stabsstelle das Aufgabengebiet Flächennutzungspläne und Herr Kühne obliegt die Leitung der Stabsstelle. Diese neue Stabsstelle hat neben dem Aufgabenschwerpunkt Verkehrsplanung, -lenkung auch die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes auf der Agenda. Durch diese Bündelung soll der Radverkehr einen noch stärkeren Bedeutungsschwerpunkt erlangen.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass das Radverkehrskonzept in seiner Ursprungsform aktuell zu einem Sechstel umgesetzt ist und die Komplexität der umzusetzenden Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept als auch der Ausgaberaumen sich kontinuierlich steigert. Außerdem wird der Fokus auf nachhaltige Mobilität und im Speziellen auf dem Radverkehr durch die Einrichtung der neuen Stabsstelle „Mobilität“ erhöht, wodurch das Ausgabevolumen und die Komplexität der Einzelmaßnahmen weiter erhöht werden kann.

4) Aktuelle Beschlussfassung:

Am 14.10.2020 wurde zum Radverkehrskonzept im Bauausschuss sowie am 26.10.2020 in der Stadtratssitzung folgender Beschluss gefasst:

„Es wird beschlossen die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes fortzuführen und Straßenraumverteilung neu zu denken, wobei der Schwerpunkt auf die Förderung von ÖPNV und Radverkehr liegen sollte. Weiter soll ein einheitliches Erscheinungsbild von Radfahrstreifen und baulich getrennten Radwegen in Form von etwa durchgängigen Rotmarkierungen angestrebt werden.“

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

Anlagen:

Anlage 1 – Ergänzung zum Sachstandsbericht – Aktueller Projektstand Oktober 2020

TOP 1.1



AMBERG

Anlage 1 zur Bekanntgabe 005/0256/2020

, erstellt am 06.10.2020

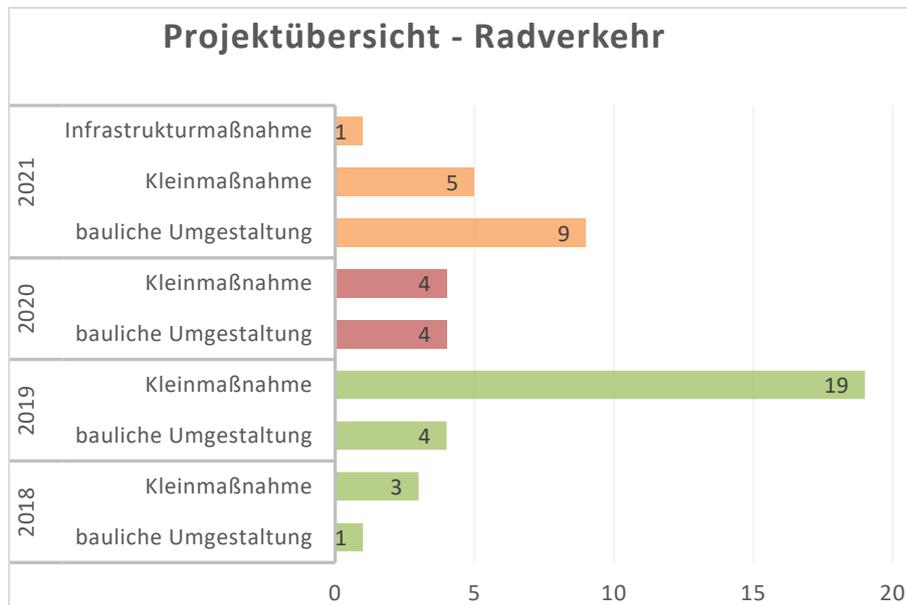
„Stand zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts“

Öffentlicher Teil

Referat für Stadtentwicklung und Bauen

Verfasser: Bettina Teleky

Ergänzung zum Sachstandsbericht – Aktueller Projektstand Oktober 2020:



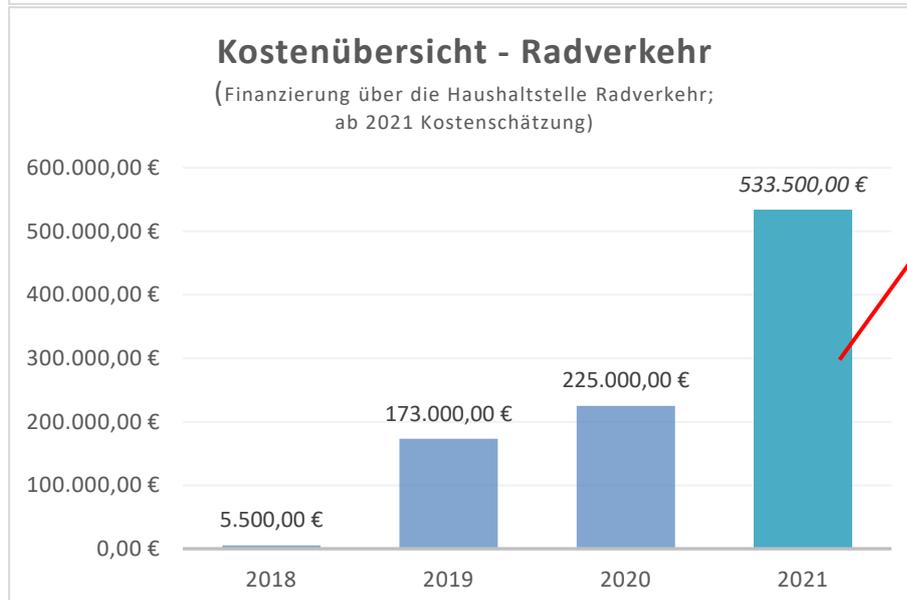
Infotext:

176 Maßnahmen im Radverkehrskonzept; zzgl. Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

Kleinmaßnahmen = Freischneiden von Sichtschneisen; Markierungsarbeiten, etc.

Infrastrukturmaßnahmen = Fahrradabstellanlagen

Bauliche Umgestaltung = Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen



Förderantrag für zwei Maßnahmen gestellt



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0242/2020
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	29.10.2020
Grundsatzbeschluss zu Rotmarkierungen an privaten Grundstückszufahrten für den Radverkehr		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Teleky, Bettina		
Beratungsfolge	19.11.2020	Verkehrsausschuss
	23.11.2020	Stadtrat

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, dass im Zuge von Baumaßnahmen oder einer Änderung der verkehrlichen Erschließung an privaten, stark frequentierten Grundstückszufahrten von Tankstellen, Parkplätzen und –häusern sowie an großflächigen Einzelhandels- und Gewerbebetrieben bei einer angrenzenden Radverkehrsanlage, ausgenommen Radfahrer-Schutzstreifen, eine Rotmarkierung mit deutlicher Randmarkierung und dem Sinnbild „Fahrrad“ für den Radverkehr anzubringen ist. Die Planungs- und Umsetzungskosten müssen in städtebaulichen Verträgen zwischen dem jeweiligen privaten Bauträger und der Stadt Amberg vereinbart werden.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Mit der Diskussion in der Stadtratssitzung vom 22.06.2020 rückt die Thematik Radverkehr bei privaten Bauvorhaben in den Fokus. Insbesondere die Gestaltung von privaten Grundstückszufahrten und die Auswirkungen auf das gesamtstädtische Radverkehrsnetz müssen bei privaten Planungen mehr berücksichtigt werden. Ziel ist es bei besonders konfliktreichen Grundstückszufahrten mit häufiger Überquerung der Radverkehrsanlage mit einer einheitlichen Rotmarkierung den Vorrang des Radverkehrs erkenntlich zu machen.

Grundlagen:

Im Dezember 2017 wurde das Radverkehrskonzept als Leitlinie zur Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt Amberg beschlossen. Dieses umfasst einen Maßnahmenkatalog mit 176 Einzelmaßnahmen sowie allgemeine Empfehlungen zur baulichen und verkehrstechnischen Ausführung von Radverkehrsanlagen. Laut Radverkehrskonzept kann die Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen an Gefahrenstellen, wie z.B. häufig genutzte Zufahrten von Tankstellen, die Sicherheit für Radfahrer erhöhen.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA von 2010, sehen eine „Einfärbung zwischen den Markierungen von Radverkehrsanlagen [...] aus Sicherheitsgründen nur an besonderen Konfliktbereichen, z.B. im Zuge gekennzeichneter Vorfahrtsstraßen und an Knotenpunkten“ vor (ERA, 11.1.4). Auch an stark befahrenen, besonders konfliktreichen Grundstückszufahrten kann eine auffällige Markierung als flächige Einfärbung in Rot und mit Markierung des Sinnbildes „Fahrrad“ angebracht werden.

Ziel ist es den Vorrang des Radverkehrs an Grundstückszufahrten zu verdeutlichen (ERA 3.4). Die ERA unterscheidet die Art der Markierung nach Radverkehrsanlage:

Radverkehrsanlage	Markierung	Beispielbilder
Schutzstreifen	<ul style="list-style-type: none"> • Leitlinie mit Schmalstrichen • Sinnbild „Fahrrad“ 	 <p>Abbildung 1: Schutzstreifen, www.stvo2go.de</p>
Radfahrstreifen	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrstreifenbegrenzung als Beistrich • unterbrochener Beistrich bei überfahrbaren Bereichen • Einmündungen und stark befahrenen Grundstückszufahrten mit Furtmarkierung; in Problembereichen eine Roteinfärbung 	 <p>Abbildung 2: Radfahrstreifen, Stadt Münster</p>
Baulich angelegte Radwege	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Fahrbahnoberflächengestaltung (bspw. Rot, Grün) • An konflikträchtigen Einmündungen und Grundstückszufahrten die Radverkehrsfurt mit Sinnbild „Fahrrad“ und Roteinfärbung möglich 	 <p>Abbildung 3: Baulich angelegter Radweg, Stadt Düsseldorf</p>
Gemeinsame Geh- und Radwege	<ul style="list-style-type: none"> • Furten mit taktil und optisch kontrastierende Abgrenzung zur Fahrbahn 	 <p>Abbildung 4: Rotmarkierung an Grundstückszufahrt an gemeinsamen Geh- und Radwegen, www.stvo2go.de</p>

Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen in der Stadt Amberg:

In der Stadt Amberg sind bisher einige Radverkehrsfurten an Vorfahrtsstraßen und einzelnen Grundstückszufahrten, wie an Parkplätzen, bereits mit der Farbe rot markiert. Aktuell werden einige Radverkehrsfurten erneuert.

Ein einheitliches Erscheinungsbild von Radverkehrsanlagen, insbesondere an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten, gibt es derzeit in der Stadt Amberg nicht. Hierfür soll mit positivem Beschluss in der Bauausschusssitzung am 14.10.2020 ein Gesamtkonzept zur Ausgestaltung von Radwegen in Amberg erarbeitet werden.

Markierung von Radverkehrsanlagen an privaten Grundstückszufahrten:

Für baulich getrennte Radwege und Radfahrstreifen wird aktuell die Gestaltung der Fahrbahnoberfläche und deren Farbgebung diskutiert; dies wird ein Baustein des Gesamtkonzepts zur Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen in Amberg. Bei diesen Radverkehrsanlagen soll zur Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs die Fahrbahnoberfläche bzw. deren Farbgestaltung an allen Grundstückszufahrten hinweggeführt werden.

Eine rote Einfärbung an privaten Grundstückszufahrten, die an gemeinsamen Geh- und Radwegen grenzen, ist nicht an allen Stellen sinnvoll. Die flächige Farbgestaltung von Grundstückszufahrten soll den Vorrang des Radverkehrs kennzeichnen und ein optisches Warnsignal für die überquerenden Fahrzeuge darstellen. Wird nun an jeder privaten Grundstückszufahrt eine Rotmarkierung angebracht und Zwischenbereiche bleiben ohne farbliche Kennzeichnung, entsteht im gesamten Stadtgebiet eine Kette an Markierungen und führt für alle Verkehrsteilnehmer zur Unübersichtlichkeit.

Bei bestehenden Radverkehrsanlagen ohne hinreichende Erkennbarkeit des Vorranges des Radverkehrs, also an gemeinsamen Geh- und Radwegen, sollen zukünftig stark befahrene Grundstückszufahrten farblich gekennzeichnet werden. Es ist auf der Fläche der Grundstückszufahrt zwischen der Radverkehrsanlage eine Roteinfärbung mit einer deutlichen Randmarkierung und einem Sinnbild für „Fahrrad“ anzubringen. Zu Grundstückszufahrten mit hohem Verkehrsaufkommen werden künftig Tankstellen, Parkplätze und –häuser, großflächiger Einzelhandel und Großbetriebe gezählt. An anderen Grundstückszufahrten ist eine deutliche Randmarkierung ausreichend.

Eine Umsetzung der Rotmarkierungen an privaten Grundstückszufahrten soll im Zuge von geplanten Umbau- oder Neubaumaßnahmen erfolgen. Die Finanzierung wird über städtebauliche Verträge mit den jeweiligen Bauträgern festgelegt, die Ausführung der Markierung muss mit der zuständigen Fachstelle der Stadtverwaltung (Tiefbauamt).

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Alternativen:

Anlagen:---

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0245/2020
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	29.10.2020
Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 km/h an der AM 30 Nähe Mosacherweg		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Tomaschek, Andrea/Teleky, Bettina/Babl, Wolfgang		
Beratungsfolge	19.11.2020	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h auf 80 km/h auf der Kreisstraße AM 30 südöstlich des Bebauungsplangebietes Amberg 141 „Mosacherweg Ost II“ beschlossen.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Die zulässigen Geschwindigkeiten auf der Kreisstraße AM 30 betragen vom Knoten an der B 85 an zunächst 60 km/h (ca. 200 m), dann 100 km/h (ca. 850 m) und schließlich bis Raigering 80 km/h (ca. 1300 m). Das relativ kleine Zwischenstück mit zulässiger Geschwindigkeit von 100 km/h (vgl. Anlage) bringt keinen ernsthaften Zeitvorteil, aber vermeidbare Beschleunigungs- und Bremsvorgänge mit mehr Verkehrslärm, Kraftstoffverbrauch, Abgasen und tendenziell mehr Verkehrsgefährdungen.

Im Rahmen des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens Amberg 141 „Mosacherweg Ost II“ (vgl. Anlage) wurde angeregt, die zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der AM 30 östlich des neuen Bebauungsplangebietes von 100 km/h auf 80 km/h zu beschränken. Durch eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung würden die Immissionen auf das neue Plangebiet verringert, was sich positiv auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auswirke.

Außerdem sei es sinnvoll, auch die Teilstrecke an der Krumbacher Straße nördlich des neuen Plangebiets im Bereich der potentiellen Erweiterung von 100 km/h auf 80 km/h zu beschränken und somit das gesamte neue Wohngebiet vor vermeidbaren Immissionen zu schützen.

Es gibt einen weiteren Grund für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h auf der AM 30. Hier soll in näherer Zukunft die zweite Zufahrt zum Bebauungsplangebiet Amberg 127 „Gewerbegebiet B 85/ AM 30“ gebaut werden; spätestens dann muss dort wegen des starken Abbiegeverkehrs ohnehin eine Beschränkung auf 80 km/h angeordnet werden.

Die Verkehrsbehörde, das Tiefbauamt als Straßenbaulastträger der AM 30 und die Verkehrsplanung sprechen sich für die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h auf der AM 30 aus, die Verkehrspolizei aus grundsätzlichen Erwägungen (Leichtigkeit des Verkehrs) dagegen. Das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach als Straßenbaulastträger der Krumbacher Straße außerorts (St 2040) lehnt die für dort ebenfalls angeregte Geschwindigkeitsbegrenzung bei den gegenwärtigen Verhältnissen ab (äußerst

seltene Unfälle, Linksabbiegespur zur Karl-Bauer-Straße, Wohnbebauung in weiter zeitlicher bzw. räumlicher Ferne); auch die Verkehrsbehörde empfiehlt deshalb, vorläufig darauf zu verzichten.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen in Bebauungsplangebieten gewährleistet werden. Diese Regelung betrifft sowohl das neue Bebauungsplangebiet AM 141 „Mosacherweg Ost II“, als auch das neue Bebauungsplangebiet Am 127 „Gewerbegebiet B 85/ AM 30“. Vor allem das Wohngebiet wird von den verringerten Immissionseinwirkungen profitieren.

Für die Verkehrssicherheit ist es günstiger, insbesondere beim Abbremsen, wenn kein sehr starker Unterschied von zulässigen Geschwindigkeiten auftritt, weil dann Schleudervorgänge oder Auffahrunfälle seltener sind.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

b) Haushaltsmittel

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

Alternativen:

.....
Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

Anlagen:

Luftbildkarte mit Geschwindigkeitsbereichen und Bebauungsplangebiet

TOP 4

Vorlage 005/0245/2020
Anlage



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
Stadtplanungsamt Amberg

Hinweis : Das Straßenverkehrsamt kann Information geben über die genaue Lage von Beginn und Ende der Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Datum : 28.10.2020

Maßstab : 1:5000 / DIN A4





Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: Erstelldatum: Aktenzeichen:	005/0250/2020 öffentlich 29.10.2020
Durchführung einer gesamtstädtischen Verkehrserhebung (in Abhängigkeit von der aktuellen Pandemie-Entwicklung)		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Teleky, Bettina		
Beratungsfolge	19.11.2020	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, eine gesamtstädtische Verkehrserhebung einschließlich einer Verkehrsprognose zur Erfassung aktueller und zukünftiger Verkehrsströme an allen Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Amberg durchzuführen. Der Zeitpunkt der Verkehrszählung erfolgt in Abhängigkeit von der Entwicklung der Corona-Pandemie; nach aktuellem Stand jedoch zwischen Frühjahr und Herbst 2021.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Ausgangssituation:

Die letzte gesamtstädtische Verkehrserhebung in Amberg erfolgte im Jahr 1997 über das Büro von Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak aus München. Die Verkehrserhebung umfasste Knotenpunktzählungen an 51 Kreuzungen in Amberg an zwei Werktagen, eine Befragung von Verkehrsteilnehmern sowie eine schriftliche Haushaltsbefragung. Aus der Erhebung erfolgte eine Verkehrsprognose bis 2015. Im Jahr 2011 erstellte Prof. Dr.-Ing. Kurzak eine Hochrechnung der Erhebungsdaten mit einer Prognose bis zum Jahr 2025.

Im Rahmen von Bauleitplanungen, Bauvorhaben und Straßenbaumaßnahmen wurden in den letzten Jahren kleinere Verkehrszählungen an den betreffenden Standorten durchgeführt; diese Zählungen übernahmen entweder das Stadtplanungsamt selbst oder die beauftragten Verkehrsgutachter.

Ziel der gesamtstädtischen Verkehrserhebung:

Eine neue gesamtstädtische Verkehrserhebung bildet die Grundlage für weiterführende Planungen im Bereich Verkehr & Mobilität, Bauleitplanung und Flächennutzungsplanung. Im Rahmen der Verkehrserhebung werden an ausgewählten Knotenpunkten im Stadtgebiet Ambergs die Verkehrsmenge unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer erfasst. Mit diesen Daten können anschließend Angaben zum Modal Split, also zur Verkehrsmittelwahl, sowie Aussagen zur aktuellen und zukünftigen Verkehrssituation insbesondere der einzelnen Verkehrsteilnehmer (z.B. Radverkehr, ÖPNV) beantwortet werden.

Rahmenbedingungen:

Die gesamtstädtische Verkehrszählung soll zwischen Frühjahr und Herbst 2021 durchgeführt werden; die Auswertung und Hochrechnung der Daten kann dann über die Wintermonate erfolgen. Ziel ist es, ab 2022 eine neue Datengrundlage zur Verfügung zu haben, welche den verschiedenen Fachstellen zur Verfügung gestellt wird.

Die Durchführung der Verkehrszählung muss in Abhängigkeit von den Entwicklungen der Corona-Pandemie betrachtet werden. Während des ersten Lock-Downs im Frühjahr 2020 war eine deutliche Reduzierung der Verkehrsströme auf den Straßen von Amberg erkennbar. Sollte ein weiterer Lock-Down oder die Schließung größerer Geschäfts-, Gewerbe-, oder Bildungseinrichtungen auch im kommenden Jahr erfolgen, muss die Verkehrserhebung verschoben werden.

Ausschreibung:

Die Ausschreibung zur gesamtstädtischen Verkehrserhebung beinhaltet folgende beiden Eckpunkte:

- Verkehrszählung an ausgewählten Knotenpunkten im Stadtgebiet Amberg
Die Verkehrserhebung soll als Knotenpunktzählung durchgeführt werden, um Basisdaten zu Verkehrsströmen und -mengen zu erhalten. Zu erfassende Verkehrsteilnehmer sind MIV (motorisierter Individualverkehr), SV (Schwerlastverkehr), ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) und Radfahrer. An ausgewählten stark befahrenen Straßenabschnitten soll die Knotenpunktzählung mit Querschnittszählungen ergänzt werden.
- Erstellung einer Verkehrsprognose
Basierend auf den Daten der Verkehrserhebung soll anschließend eine Verkehrsprognose für die kommenden 15 Jahre unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung erfolgen.

Im Zuge der Ausschreibung sollen zusätzlich zu zwei weiteren Bausteinen Angebote eingeholt und, sofern diese in den Kostenrahmen fallen, auch beauftragt werden:

- Befragung von Verkehrsteilnehmern
Um Aussagen zur Wegebeziehungen im Stadtgebiet Ambergs zu ermitteln, sollen an mehreren Standorten Verkehrsteilnehmer nach ihren Start- und Zielpunkten befragt werden.
- Befragung von Haushalten (Stichprobe)
Im Rahmen einer Haushaltsbefragung (schriftlich und/oder online) sollen Angaben zum Mobilitätsverhalten der Amberger Bevölkerung erfasst werden. Mit diesen Informationen kann der Modal-Split, also die Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach verschiedenen Verkehrsmitteln im Alltag, berechnet werden. Dieser bildet wiederum eine Grundlage für eine attraktive Planung nach den Nutzungsansprüchen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Eine gesamtstädtische Verkehrserhebung bildet die Datengrundlage für zukünftige Planungen in den Bereichen Mobilität & Verkehr, Bauleit- und Flächennutzungsplanungen.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

b) Haushaltsmittel

Es sind in der Haushaltsstelle 1.6101.9490 (Allgemeine Planungskosten) insgesamt 70.000€ für die gesamtstädtische Verkehrserhebung vorgesehen.

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

Alternativen:

Anlagen:

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: Erstelldatum: Aktenzeichen:	005/0254/2020 öffentlich 29.10.2020
Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Teleky, Bettina		
Beratungsfolge	19.11.2020	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, ein Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung im Stadtgebiet Ambergs mit dem Schwerpunkt Altstadttring und Busbahnhof durchzuführen. Das Gutachten ist an die Durchführung der gesamtstädtischen Verkehrserhebung gekoppelt, um Angaben zur aktuellen Verkehrsmenge zu berücksichtigen. Der Zeitpunkt des Verkehrsgutachtens zur ÖPNV-Beschleunigung erfolgt in Abhängigkeit von der Entwicklung der Corona-Pandemie.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Ausgangssituation:

Der Öffentliche Personennahverkehr ist neben dem Rad- und Fußgängerverkehr ein wichtiger Baustein zu einem nachhaltigen, klimafreundlichen Stadtverkehr. Zwar haben sich die Fahrgastzahlen auf Grund der aktuellen Corona-Pandemie deutlich reduziert, doch lediglich ein kontinuierlicher Netzausbau und eine Verbesserung der Umlaufzeiten kann das ÖPNV-Angebot in Amberg für Fahrgäste weiterhin attraktiver gestalten.

Der Öffentliche Personennahverkehr der Stadt Amberg wird über den Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach, kurz ZNAS, organisiert. Im Stadtgebiet Amberg gibt es derzeit 14 Citybuslinien, welche überwiegend im 30-Minuten-Takt fahren. Das gesamte Stadtbuskonzept ist darauf ausgelegt, dass die Fahrgäste zentral zum Busbahnhof gebracht werden und dort auf andere Buslinien oder zum Nahverkehr der Deutschen Bahn umsteigen können.

Nach Angaben des ZNAS kann diese halbstündliche bzw. stündliche Taktung am Busbahnhof von den Citybuslinien insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten oftmals nicht mehr eingehalten werden. Folglich verpassen Fahrgäste ihre Anschlussverbindungen oder müssen an Haltestellen länger warten. Ein solcher „Schneeball-Effekt“ hat gravierende Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität.

Laut ZNAS hindern mehrere Faktoren die planmäßige Umlaufzeit der Citybuslinien:

- Deutlicher Anstieg des motorisierten Individualverkehrs
- Geänderte Verkehrsinfrastruktur (bspw. Fußgängerüberwege, Ampelschaltung)
- Zunahme der Zahlungsvorgänge beim Busfahrer
- Ungünstige Ein- und Ausfahrtssituation am Busbahnhof

Die zur Verfügung stehende Umlaufzeit reichte in den früheren Jahren problemlos aus. Durch die oben genannten Gründe wird die Zeitspanne jedoch knapper und reicht teilweise zu den Hauptverkehrszeiten nicht mehr aus. Insbesondere entlang des Altstadtrings wirken sich die genannten Punkte zunehmend negativ auf die Umlaufzeit der Citybuslinien aus; Verzögerungen im Ablauf müssen überwiegend Fahrgäste zu den Spitzenstunden am Morgen und am Mittag (Schulbusverkehr) in Kauf nehmen. Dies führt nicht nur zur Attraktivitätsminderung für Fahrgäste, sondern auch zu unwirtschaftlichem Fahrzeugeinsatz und zu hohen Kosten.

Im Frühjahr 2019 wurde ein Verkehrsgutachten zur Beschleunigung des ÖPNV am Knotenpunkt Sulzbacher Straße/Pfalzgrafenring an die EBB Ingenieurgesellschaft mbH vergeben; das finale Gutachten liegt derzeit noch nicht vor. Nach einer ersten Einschätzung des beauftragten Ingenieurbüros kann allein eine geänderte Verkehrsführung am Knotenpunkt kaum eine Verbesserung für den ÖPNV bewirken, vielmehr muss der ÖPNV in einem Gesamtkonzept betrachtet werden.

Ziel des Verkehrsgutachtens zur ÖPNV-Beschleunigung:

Mit dem Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung sollen Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit und zur Verringerung der Fahrzeiten aufgezeigt werden. Ein besonderes Augenmerk in diesem Gutachten bedarf die Verkehrssituation am Altstadtring unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger (bspw. Fußgänger, Radfahrer) sowie die Erreichbarkeit des Busbahnhofes für die Citybusse.

Das Verkehrsgutachten bildet somit die Grundlage für alle Fachstellen aus dem Bereich „Mobilität & Verkehr“ zur langfristigen Attraktivierung des städtischen ÖPNVs in Amberg.

Rahmenbedingungen:

Zur Gewährleistung einer aktuellen Datengrundlage ist das Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung an die geplante Verkehrserhebung im nächsten Jahr gekoppelt. Die derzeit vorliegenden Verkehrsmengen basieren auf einer Hochrechnung von 2011 und reichen bis 2025. Im Rahmen der geplanten Verkehrserhebung soll auch eine neuere Prognose erstellt werden, um gezielte Aussagen für die nächsten Jahre treffen zu können.

Die Verwendung der Daten aus der gesamtstädtischen Verkehrserhebung bedingt auch eine Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie. Nur wenn kein weiterer Lock-Down oder sonstige Maßnahmen ergriffen werden, welche sich auf den Straßenverkehr auswirken, wird eine Erhebung in der Stadt Amberg zwischen Frühjahr und Herbst 2021 erfolgen.

Für die Erstellung des Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung sollen regelmäßige Abstimmungsgespräche mit den unterschiedlichen Fachstellen aus dem Bereich Verkehr & Mobilität erfolgen (u.a. Stabstelle Mobilität & Verkehr, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde, ZNAS, beauftragte Busunternehmen).

Ausschreibung:

Die Ausschreibung zum Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung beinhaltet folgende Punkte:

- Analyse der IST-Situation
Basierend auf den neuesten Verkehrsmengendaten wird die derzeitige Situation der Citybuslinien im Stadtgebiet Amberg aufgezeigt. Die Analyse stellt die Behinderungen und Problemlagen für den Busverkehr dar; es sollen geplante bzw. in Planung befindliche Baumaßnahmen berücksichtigt werden (bspw. Radverkehrsanlagen, Netzausbau der Buslinien).

- Erarbeitung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung
Es sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit erstellt werden. Insbesondere der Altstadtring und der Busbahnhof werden hierbei betrachtet. Ziel ist die Einhaltung der Umlaufzeiten der Citybuslinien (außer bei besonderen Ereignissen).
- Darstellung des möglichen Beschleunigungseffekts für Citybuslinien
Für zukünftige Planungen sollen die zu erwartenden Beschleunigungseffekte der einzelnen Citybuslinien sowie die Auswirkungen auf den gesamten Stadtverkehr dargestellt werden. Es soll eine Grundlage für zukünftige Netzerweiterungen des ÖPNV sowie zur Umsetzung der Maßnahmen geschaffen werden. Ziel ist es die Auswirkungen auf den gesamten Stadtverkehr aufzuzeigen.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Citybuslinien des ZNAS können die halbstündliche (in der Regel) bzw. stündliche Umlaufzeit von und zum Busbahnhof zu Hauptverkehrszeiten oftmals nicht mehr einhalten; die erforderlichen Anschlüsse an andere Citybuslinien, Regionalbus-Linien und dem Nahverkehr der Deutschen Bahn kann nicht in der erforderlichen Sicherheit garantiert werden. Dies hat Auswirkungen auf die Attraktivität des ÖPNV in der Stadt Amberg.

Das Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung soll die bestehende Situation bewerten und Maßnahmen zur Busbeschleunigung, insbesondere am Altstadtring und am Busbahnhof, erarbeiten.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

b) Haushaltsmittel

Es sind in der Haushaltstelle 1.7920.9490 „Förderung des ÖPNV“ insgesamt 60.000 € für das Verkehrsgutachten zur ÖPNV-Beschleunigung im Haushaltsjahr 2021 vorgesehen.

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

Anlagen:



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0255/2020
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	02.11.2020
Markierung von Radfahrer-Schutzstreifen am Haager Weg/Gailoher Hauptstraße		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Kick, Roman		
Beratungsfolge	19.11.2020	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen:

- einen einseitigen Schutzstreifen in der Gailoher Hauptstraße und im Haager Weg ab Einmündung Im Manteltal bis kurz vor dem Kreisverkehr Haager Weg/ Sebastianstraße stadteinwärts zu markieren.
- die konkludente Führung des Radverkehrs im Kreisverkehrs Haager Weg/ Sebastianstraße auf der Kreisfahrbahn und die damit verbundene Ausgestaltung der Anschlussbereiche mit Schutzstreifen.
- die Entfernung der Mittelmarkierung in der Gailoher Hauptstraße und im Haager Weg zwischen Im Manteltal und dem Kreisverkehr Haager Weg/ Sebastianstraße.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Im Zuge der Erschließung des Baugebietes Kennedystraße Süd 2 und der damit verbundenen Umgestaltung des zukünftigen Knotenpunktes Von-Scheffel-Straße/ Haager Weg/ Staufenbergstraße/ Gailoher Hauptstraße rückt auch ein fahrradfreundlicher Anschluss des Baugebietes bzw. des Knotenpunktes in den Fokus.

Die Betrachtung der einzelnen Äste, welche zukünftig auf einen gemeinsamen Kreisverkehr zulaufen sollen, ergibt folgendes Bild:

- Von-Scheffel-Straße

Hier ist eine Tempo 30-Zone eingerichtet. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) kann bei geringem Verkehrsaufkommen und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt werden (ERA 2.3.3). Nach diesen Empfehlungen besteht für die Von-Scheffel-Straße kein Handlungsbedarf. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr wird hier präferiert.

- Haager Weg

Hier sieht die IST-Situation einen 3,00m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg stadtauswärts und einen Gehweg mit 2,00m Breite mit der Freigabe für den Radverkehr stadteinwärts vor. Auf Basis des Radverkehrskonzeptes (Markierungslösung prüfen) sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen wird folgende neue Querschnittsaufteilung vorgeschlagen. Die Freigabe für den Radverkehr den Gehweg stadteinwärts mitbenutzen zu

dürfen wird aufgelöst und stattdessen wird der Radverkehr auf die Fahrbahn für den Autoverkehr verlegt. Geschützt vom Autoverkehr soll er dabei zukünftig auf einen 1,50m breiten Schutzstreifen geführt werden. Kurz vor dem Kreisverkehr Haager Weg/ Sebastianstraße soll der Radfahrer, mit Hilfe von Richtungspfeilen gelenkt werden. Der Radfahrer, welcher Richtung Sebastianstraße möchte, soll per Richtungspfeil nach rechts und Bordsteinabsenkung wieder auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg überführt werden, welcher in diesem Bereich eine Breite von 3,00m aufweist. Der Radfahrer, welcher weiter auf dem Haager Weg stadteinwärts bleiben möchte, soll per Richtungspfeil geradeaus auf der Kreisfahrbahn durch den Kreisverkehr geführt werden.

Generell soll auch im Kreisverkehr Haager Weg/ Sebastianstraße die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn gemeinsam mit dem Autoverkehr erfolgen. Dazu soll in der Sebastianstraße kurz vor dem Kreisverkehr in einfahrender Richtung eine Bordsteinabsenkung sowie eine Schutzstreifenmarkierung mit Sperrfläche erfolgen. Im Haager Weg, welcher nördlich an den Kreisverkehr Haager Weg/ Sebastianstraße anschließt, sollen beidseitig Schutzstreifen bis zur Einmündung Brentanostraße markiert werden, um so eine konkludente Führung des Radfahrers auf der Kreisfahrbahn zu erzeugen. Der südliche Anschluss des Haager Weges an den Kreisverkehr wurde in einfahrender Richtung bereits thematisiert und soll per Richtungspfeilen ausgestaltet werden. In ausfahrender Richtung erfolgt wiederum eine Schutzstreifenmarkierung, welche kurz nach dem Kreisverkehr wieder auf den gemeinsamen Geh- und Radweg überführt werden soll.

Im weiteren Verlauf des Haager Weges stadtauswärts ist die Situation differenzierter zu betrachten, hier handelt es sich zwar ebenfalls um einen gemeinsamen Geh- und Radweg, der grundsätzlich als kritisch zu betrachten ist, allerdings besitzt er mit einer Breite von mindestens 3,00m deutlich mehr Begegnungsspielraum und zudem handelt es sich um eine bergauf Strecke mit teilweise 4% Längsgefälle, wodurch der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Fußgänger und Radfahrer deutlich reduziert wird. So wird für Stadtauswärts empfohlen die IST-Situation beizubehalten. Falls es widererwarten zu Konfliktpotential zwischen beiden genannten Interessengruppen kommen sollte, so ist hier eine nachträgliche Abtrennung von Fußgänger und Radfahrer voneinander durch eine Markierungslösung zu prüfen.

Die Mittelmarkierung der Fahrbahn soll entfallen, da dadurch die Aufmerksamkeit des Autofahrers gesteigert werden kann, was wiederum zu einem größeren Schutz des Radfahrers führt. Dies wurde mit der zuständigen Polizeibehörde abgestimmt.

- Staufenbergstraße

Der zukünftige Anschluss der Staufenbergstraße am neuen Knotenpunkt bzw. die Verlängerung dieser sieht einen jeweils 2,00 m breiten Gehweg und einen 2,00m breiten Radweg baulich getrennt von der Straße und auf beiden Seiten der Straße vor. Hiermit wird eine neue, attraktive Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen.

- Gailoher Hauptstraße

Analog zum Haager Weg ergibt sich in der Gailoher Hauptstraße folgendes Bild. Ein 3,00m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg stadtauswärts und ein Gehweg mit 2,00m Breite mit der Freigabe für den Radverkehr stadteinwärts. So wird identisch zum Vorschlag für den Haager Weg empfohlen, den Radverkehr stadteinwärts auf einem 1,50m breiten Schutzstreifen zu führen und stadtauswärts auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg mit der Option, diesen später noch zu trennen.

Die Mittelmarkierung der Fahrbahn muss entfallen, da mit einer Restbreite der Fahrbahn von 4,50m nicht mehr die Breite für die Anlage einer Mittelmarkierung (5,50m) gegeben ist.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Der bestehende Gehweg mit der Freigabe für den Radverkehr stadteinwärts in der Gailoher Hauptstraße und im Haager Weg weist mit 2,00m Breite nicht die empfohlene Mindestbreite für gemeinsame Geh- und Radwege (2,50m) auf. Deshalb soll der Radfahrer, durch einen Fahrradschutzstreifen vom Autoverkehr geschützt, auf die Fahrbahn verlegt werden. Mit diesen Markierungen erfolgt ein weiterer wichtiger Lückenschluss für ein durchgängiges Radverkehrsnetz im Stadtgebiet Amberg.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

ca. 40.000€ für die Markierungsarbeiten und Bordsteinabsenkung

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunktes Von-Scheffel-Straße/ Haager Weg/ Staufenbergstraße/ Gailoher Hauptstraße Markierung des Schutzstreifens im Haager Weg und der Gailoher Hauptstraße und Entfernung der Mittelmarkierung.

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

Finanzierung über Haushaltsmittel der HH-Stelle Radverkehrskonzept 1.5941.9500

b) Haushaltsmittel

Auf der HH-Stelle 1.5941.9500 stehen ausreichend Mittel zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zur Verfügung.

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

Geringe Unterhaltskosten sind zu erwarten

Alternativen:

Markus Kühne, Baureferent

Anlagen:

Anlage 1 – Markierungsplan Haager Weg

Anlage 2 – Markierungsplan Gailoher Hauptstraße

Anlage 3 – Markierungsplan Kreisverkehr Haager Weg

ZEICHENERKLÄRUNG

	bestehende Fahrbahnmarkierung
	bestehende Fahrbahnmarkierung entfernen
	neue Fahrbahnmarkierung



Projekt:	Anlage 1 - Markierungsplan Haager Weg		
Plan:	Lageplan		
Maßstab:	1:1500	Plan-Nr.:	01
Bearbeitet:		Datum:	02.11.2020
Gezeichnet:	Langner	Geändert:	

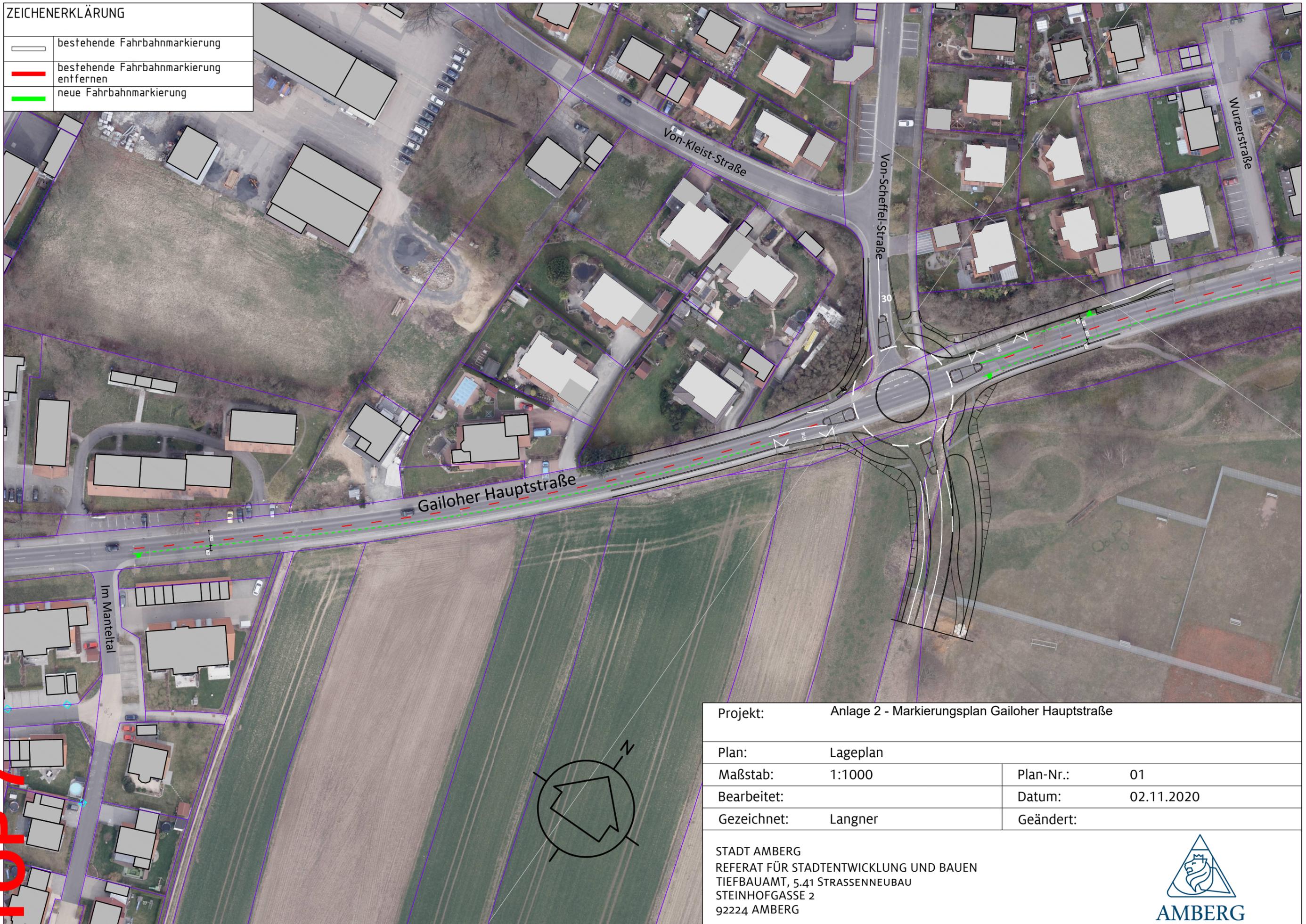
STADT AMBERG
 REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 TIEFBAUAMT, 5.41 STRASSENNEUBAU
 STEINHOFASSE 2
 92224 AMBERG



TOP 7

ZEICHENERKLÄRUNG

	bestehende Fahrbahnmarkierung
	bestehende Fahrbahnmarkierung entfernen
	neue Fahrbahnmarkierung



Projekt:	Anlage 2 - Markierungsplan Gailoher Hauptstraße		
Plan:	Lageplan		
Maßstab:	1:1000	Plan-Nr.:	01
Bearbeitet:		Datum:	02.11.2020
Gezeichnet:	Langner	Geändert:	

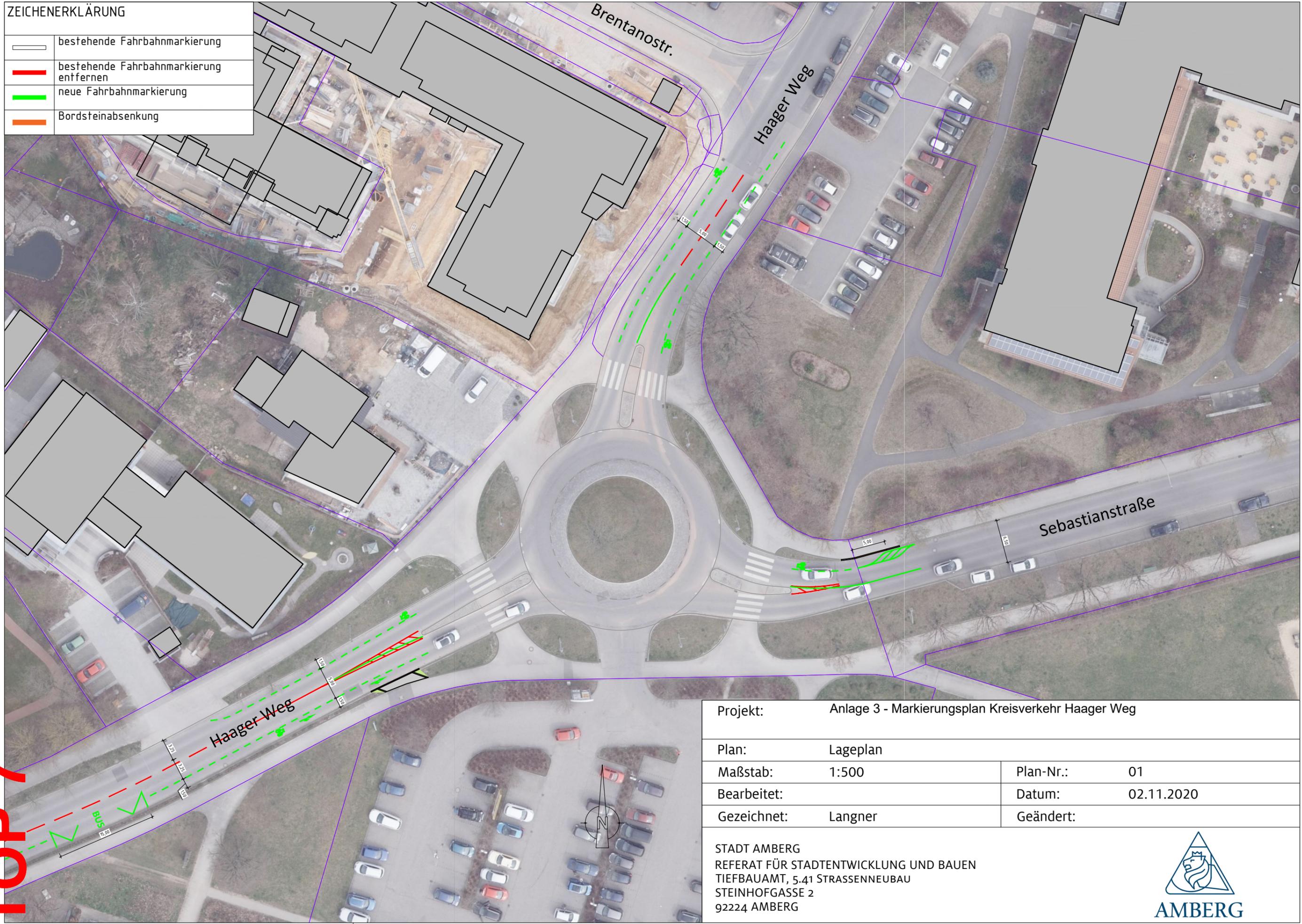
STADT AMBERG
 REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 TIEFBAUAMT, 5.41 STRASSENNEUBAU
 STEINHOFASSE 2
 92224 AMBERG



AMBERG

TOP 7

ZEICHENERKLÄRUNG	
	bestehende Fahrbahnmarkierung
	bestehende Fahrbahnmarkierung entfernen
	neue Fahrbahnmarkierung
	Bordsteinabsenkung



TOP 7

Projekt:	Anlage 3 - Markierungsplan Kreisverkehr Haager Weg		
Plan:	Lageplan		
Maßstab:	1:500	Plan-Nr.:	01
Bearbeitet:		Datum:	02.11.2020
Gezeichnet:	Langner	Geändert:	

STADT AMBERG
 REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 TIEFBAUAMT, 5.41 STRASSENNEUBAU
 STEINHOFGASSE 2
 92224 AMBERG



AMBERG



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: Erstelldatum: Aktenzeichen:	003/0037/2020 öffentlich 29.10.2020 Dr. M./Ha.
Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO); Benutzung von Elektrokleinstfahrzeugen in den Fußgängerzonen der Stadt Amberg		
Referat für Recht, Umwelt und Personal Verfasser: Rudolf Söldner		
Beratungsfolge	19.11.2020	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Anordnung einer Ausnahmegenehmigung zur Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen in den Fußgängerzonen der Stadt Amberg durch das Aufstellen des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge in Schrittgeschwindigkeit frei“ wird beschlossen.

Sachstandsbericht:

Unter dem Oberbegriff „Elektrokleinstfahrzeuge“ werden kleinere Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, wie z.B. elektrische Tretroller und Segways, zusammengefasst. Diese Fahrzeuge sind batteriebetrieben und somit emissionsfrei. Mit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung am 15.06.2019 wurden die Voraussetzungen geschaffen, damit Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange am Straßenverkehr teilnehmen können.

Elektrokleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge und somit versicherungspflichtig. Wegen der kleinen Ausmaße und der Besonderheiten in der baulichen Ausführung ist für diese Fahrzeuge eine kleine Versicherungsplakette zum Aufkleben eingeführt worden.

Grundsätzlich gilt, dass Elektrokleinstfahrzeuge Radverkehrsflächen zu benutzen haben, sofern diese vorhanden sind. Ist ein baulich angelegter Radweg, ein Schutzstreifen oder ein Radfahrstreifen vorhanden, müssen Elektrokleinstfahrzeuge diesen benutzen. Dies gilt unabhängig davon, ob die Radverkehrsanlage für Rad Fahrende benutzungspflichtig ist oder nicht. Insofern unterscheiden sich hier die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge. Wenn baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen fehlen, darf mit Elektrokleinstfahrzeugen auch die Fahrbahn und außer Orts auch Seitenstreifen genutzt werden.

Unter anderem sind die Mitnahme von Personen und Gegenständen auf dem Trittbrett, die Nutzung von Gehwegen und Fußgängerzonen, das Anhängen an andere Fahrzeuge sowie Behinderungen und Gefährdungen untersagt. Es gelten darüber hinaus auch die allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, insbesondere das Gebot der ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme. Für das Befahren von anderen Verkehrsflächen können die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen zulassen. Eine allgemeine Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen auf solchen Verkehrsflächen kann durch Anordnung des Zusatzzeichens „Elektrokleinstfahrzeuge in Schrittgeschwindigkeit frei“ bekannt gegeben werden.

Die Benutzung der Fußgängerzonen in der Stadt Amberg ist für Fahrräder in Schrittgeschwindigkeit freigegeben. Eine Benutzung durch Elektrokleinstfahrzeuge bringt Vor- und Nachteile mit sich. Elektrokleinstfahrzeuge sind in der Regel wendig und behindern bei ordnungsgemäßer Bedienung den Fußgängerverkehr in einer Fußgängerzone nicht mehr als Fahrräder unter den gleichen Umständen.

Die Besonderheit einer Vielzahl von Elektrokleinstfahrzeugen liegt zudem in ihren meist kleinen Ausmaßen und ihrem geringen Gewicht, wodurch sie falt- und tragbar ausgestaltet sein können. Diese Eigenschaften ermöglichen den Nutzern die Mitnahme der Fahrzeuge, weshalb diese einen besonderen Mehrwert zur Verknüpfung unterschiedlicher Transportmittel und zur Überbrückung insbesondere kurzer Distanzen (sog. „Letzte-Meile-Mobilität“) darstellen. Gerade für Pendler, die von außerhalb Ziele in den Fußgängerzonen erreichen wollen, stellt dieses Transportmittel eine bequeme, sichere und trotzdem schnelle Möglichkeit dar.

Die Gefahr des Missbrauchs, insbesondere das Nichteinhalten der vorgegebenen Schrittgeschwindigkeit innerhalb der Fußgängerzonen, ist gegeben. Dies ist jedoch bei missbräuchlicher Nutzung von Fahrrädern ebenso der Fall. Von einer höheren Gefährdung als bei Nutzung durch Fahrräder kann somit nur im Zusammenhang mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen gesprochen werden.

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

b) Haushaltsmittel

c) Folgekosten nach Fertigstellung der Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

Alternativen:

Anlagen:

- Beschilderung
- Stellungnahme PI Amberg vom 28.10.2020

Dr. Bernhard Mitko
Berufsmäßiger Stadtrat
Referatsleiter

TOP 8

VZ 1022-16 Elektrokleinstfahrzeuge frei



Hinweisschild



TOP 8

Stellungnahme der PI Amberg zur Benutzung von Elektrokleinstfahrzeugen in den Fußgängerzonen der Stadt Amberg

Das Verkehrsamt der Stadt Amberg kann die Fußgängerzonen im Stadtgebiet für den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen freigeben.

Die rechtlichen Vorgaben brauchen hier nicht weiter erläutert werden. Die Freigabe der Fußgängerzonen muss hier aber generell aus beiden Richtungen betrachtet werden.

Positiv ist sicherlich zu beurteilen, dass mit den Fahrzeugen (den Elektro-Scooter) die "letzte Meile" überwunden werden kann, um von Bus oder Bahn schnell in die Innenstadt zu gelangen.

Die "Segways" eignen sich hierfür aus Sicht der PI Amberg weniger, da sie wegen Größe und Gewicht schwerlich mit den ÖPNV zu transportieren sind.

Wie in der Beschlussvorlage bereits vermerkt ist, besteht die Gefahr des Missbrauchs, insbes. dass die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten werden könnte - analog den dennoch zugelassenen Fahrrädern.

Die Nutzung dieser Kraftfahrzeuge in der Fußgängerzone ist grundsätzlich neutral zu betrachten. Diese Fahrzeuge bilden an sich noch keine Gefahr, wenn mit ihnen durch die teils engen Fahrbahnen der Altstadt gefahren wird.

Entscheidend ist die Anzahl dieser Verkehrsmittel und die tatsächliche Nutzung im Umfeld von Fußgängern.

Die Fahrzeuge können von jedermann ab 14 Jahren - mit oder ohne Fahrpraxis - genutzt werden. Daher kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, dass ungeübte Fahrzeugführer sich nicht defensiv im Straßenverkehr verhalten.

Gerade in der Fußgängerzone kann es zu Konfliktsituationen kommen. Im Bereich der Gastronomie-Freiflächen, den Geschäfts- und Ladenzugängen besteht immer die Möglichkeit, dass Passanten plötzlich den Fahrweg der e-Scooter schneiden.

Diese Tretroller erreichen mit ihren E-Motor die mögliche Höchstgeschwindigkeit in wenigen Sekunden - ein Ausweichen ist dann selbst für geübte Fahrer ein Kunststück.

Da die Anzahl der Elektro-Kleinstfahrzeuge im Stadtgebiet noch sehr gering ist und nicht bekannt ist, wie sich dieser Trend weiterentwickeln wird, können hinsichtlich der möglichen Unfallrisiken noch keine belastbare Aussage getroffen werden.

Die PI Amberg mahnt hier die möglichen Unfallgefahren an und stellt den Beschlussvorschlag unter diesen Aspekten zur Diskussion, ohne ihn von vorneherein abzulehnen.