

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
17.03.2021



Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungstermin:

Mittwoch, 17.03.2021, 15:00 Uhr

Sitzungsort:

Großer Rathaussaal

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Bekanntgaben
- 1.1 Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
Bericht über Entscheidung zum Impfzentrumstarif
Vorlage: 003/0004/2021
- 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses
vom 19.11.2020
- 3 Markierung von Radfahrer-Schutzstreifen in der Raingeringer Straße
Vorlage: 005/0042/2021
- 4 Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel in Fuchsstein
Vorlage: 005/0023/2021
- 5 Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel in der Raiffeisenstraße
Vorlage: 005/0049/2021
- 6 Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (Nr. 81, 129, 130) als Testphase -
Protected Bike Lane am Kaiser-Ludwig-Ring zwischen Nabburger Torplatz und
Ziegeltorplatz sowie Fahrradstraße in der Mariahilfbergwegunterführung
Vorlage: 005/0050/2021
- 7 Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO);
Antrag zu Verkehrssicherheit in Amberg der Freien Wähler vom 14.12.2020
hier: Geschwindigkeitsbeschränkungen vor dem Heilig-Geist-Stift und
St. Benedikt
Vorlage: 003/0003/2021

Stadt Amberg

Marktplatz 11

92224 Amberg



AMBERG

Einladung

zur

- * **Sitzung des Verkehrsausschusses**
- * **am Mittwoch, 17.03.2021**
- * **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. März 2021

Michael Cerny
Oberbürgermeister

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Bekanntgaben
- 1.1 Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
Bericht über Entscheidung zum Impfzentrumstarif
Vorlage: 003/0004/2021
- 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses vom
19.11.2020
- 3 Markierung von Radfahrer-Schutzstreifen in der Raigeringer Straße
Vorlage: 005/0042/2021
- 4 Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel in Fuchsstein
Vorlage: 005/0023/2021

- 5 Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel in der Raiffeisenstraße
Vorlage: 005/0049/2021
- 6 Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (Nr. 81, 129, 130) als Testphase - Protected Bike Lane am Kaiser-Ludwig-Ring zwischen Nabburger Torplatz und Ziegeltorplatz sowie Fahrradstraße in der Mariahilfbergwegunterführung
Vorlage: 005/0050/2021
- 7 Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO);
Antrag zu Verkehrssicherheit in Amberg der Freien Wähler vom 14.12.2020
hier: Geschwindigkeitsbeschränkungen vor dem Heilig-Geist-Stift und St. Benedikt
Vorlage: 003/0003/2021



Öffentliche Bekanntmachung

Hiermit lade ich zu einer
öffentlichen Sitzung des Verkehrsausschusses
am **Mittwoch, den 17.03.2021 um 15:00 Uhr**
Großer Rathaussaal ein.

Tagesordnung:

- 1 Bekanntgaben
- 1.1 Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
Bericht über Entscheidung zum Impfzentrumtarif
- 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des
Verkehrsausschusses vom 19.11.2020
- 3 Markierung von Radfahrer-Schutzstreifen in der Raigeringer Straße
- 4 Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel in Fuchsstein
- 5 Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel in der Raiffeisenstraße
- 6 Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (Nr. 81, 129, 130) als Testphase -
Protected Bike Lane am Kaiser-Ludwig-Ring zwischen Nabburger
Torplatz und Ziegeltorplatz sowie Fahrradstraße in der
Mariahilfbergwegunterführung
- 7 Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO);
Antrag zu Verkehrssicherheit in Amberg der Freien Wähler vom
14.12.2020
hier: Geschwindigkeitsbeschränkungen vor dem Heilig-Geist-Stift und
St. Benedikt

Amberg, 09.03.2021

Michael Cerny
Oberbürgermeister



Bekanntgabe	Vorlage-Nr: Erstelldatum: Aktenzeichen:	003/0004/2021 öffentlich 03.03.2021 Dr. M./si
Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG); Bericht über Entscheidung zum Impfzentrumtarif		
Referat für Recht, Umwelt und Personal Verfasser: Söldner, Rudolf		
Beratungsfolge	17.03.2021	Verkehrsausschuss

Sachstandsbericht:

Von einem Amberger Taxiunternehmen wurde vorgeschlagen, während der Impfmaßnahmen im Impfzentrum Amberg, Bruno-Hofer-Straße 8, 92224 Amberg, Taxifahrten zu einem Festpreis anzubieten.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden dazu alle Taxi- und Mietwagenunternehmer in Amberg sowie weitere nach § 14 PBefG zu beteiligende Stellen (Industrie- und Handelskammer Regensburg, Vereinte Dienstleistungsgesellschaft Amberg, Landesverband Bayer. Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V. München, Bayer. Landesamt für Maß und Gewicht München, Verkehrsbehörde Landkreis Amberg-Sulzbach) befragt.

Von den Unternehmen befürworteten 2 den Antrag, 8 gaben keine Stellungnahme ab, 5 lehnten den Vorschlag ab. Ein Unternehmen befürwortet eine flexible Anwendung von Festpreis oder Abrechnung nach Taxitarifordnung in (vorheriger) Absprache zwischen Unternehmer und Fahrgast.

Die nach § 14 PBefG weiteren beteiligten Stellen stimmten einer Festpreisgestaltung grundsätzlich zu.

Aufgrund der außergewöhnlichen Situation, die die Corona-Pandemie mit all ihren Auswirkungen nach sich zieht, hat das Straßenverkehrsamt trotz der mehrheitlich dagegen gerichteten Meinung der Unternehmer den Antrag nicht grundsätzlich abgelehnt. Um sowohl den Fahrgästen zum Impfzentrum Transparenz zu bieten, als auch den Taxiunternehmern in diesen schwierigen Zeiten bei der wirtschaftlichen Gestaltung etwas Spielraum einzuräumen, genehmigt die Stadt Amberg zunächst zeitlich begrenzt eine Sondervereinbarung.

Für einen Zeitraum von 12 Wochen als Testphase werden gem. § 3 Abs. 1 Taxitarifordnung i.V.m. § 51 Abs. 1 Nr. 6 PBefG als Sondervereinbarung im Pflichtfahrbereich folgende Festpreise genehmigt:

- Fahrten von Wohnung zum Impfzentrum und zurück im Tarifgebiet 1 zu einem Festpreis von 15,00 € und
- Fahrten von Wohnung zum Impfzentrum und zurück im Tarifgebiet 2 zu einem Festpreis von 20,00 €.

Es gelten folgende Auflagen:

- Gültigkeit: 08.03.2021 bis 30.05.2021.
- Festpreise gelten pro Fahrzeug und Fahrt.
- Die Unternehmer können den Festpreis anwenden. Dies ist mit dem Fahrgast vor Beginn der Fahrt zu vereinbaren.
- Nach eigener Kalkulation können die Unternehmer die Fahrt zu Bruno-Hofer-Str. 8, 92224 Amberg, auch weiterhin nach der gültigen Taxitarifordnung abrechnen.
- Nach § 4 Abs. 4 Taxitarifordnung ist auch bei Beförderung nach Festpreisen dem Fahrgast auf Wunsch eine Quittung auszustellen.
- Die Sondervereinbarung ist in jedem Taxi mitzuführen und dem Fahrgast bzw. dem Besteller auf Verlangen vorzulegen (Kopie ausreichend).

Da nicht absehbar ist, wie lange sich im Zuge der Bekämpfung der Corona-Pandemie die Impfungen hinziehen, werden gegen Ende der Testphase erneut die beteiligten Unternehmen um Stellungnahme gebeten.

Anlagen:

Anlage zu § 1 der Taxitarifordnung

Dr. Bernhard Mitko
Referatsleiter
Berufsmäßiger Stadtrat

TOP 1.1

Anlage zu § 1 Abs. 3 Satz 4 der Taxitarifordnung 3-3-02

S. 6

Abgrenzung der Tarifzonen

Die Tarifzone I wird räumlich wie folgt von der Tarifzone II abgegrenzt:

Bayreuther Straße Einmündung Hirschauer Straße

Sulzbacher Straße Einmündung Gümbelstraße

Eglseer Straße Einmündung Erzbergweg

Frühlingsstraße Ortstafel

Katharinenfriedhofstraße Einmündung Nürnberger Straße

Nürnberger Straße Einmündung Katharinenfriedhofstraße

Fuggerstraße Überführung B 299

Ammerthaler Weg bis B 299

Gerberstraße Ortstafel

Haager Weg Einmündung Von-Scheffel-Straße

Kennedystraße Einmündung Stauffenbergstraße

Köferinger Straße Ortstafel

Werner-von-Siemens-Straße Einmündung Ohmstraße

Drahthammerstraße Ortstafel

Kümmersbrucker Straße Ortstafel

der gesamte Bergsteig

Regensburger Straße Einmündung Leopoldstraße

Mosacherweg Kreuzung AM 30

Krumbacher Straße Einmündung Kolumbusstraße

Äußere Raigeringer Straße Einmündung Helmbergerstraße

Aschacher Weg Einmündung Triftweg

Langangerweg Ortstafel

Ahnherrnstraße Einmündung Schachtmeisterstraße



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0042/2021
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	12.02.2021
Markierung von Radfahrer-Schutzstreifen in der Raigeringer Straße		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen		
Verfasser: Kick, Roman		
Beratungsfolge	17.03.2021	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen:

- einen Schutzstreifen in der Raigeringer Straße bergauf zu markieren, von Wernerstraße bis Asamstraße
- einen Schutzstreifen bergab zu markieren, von Asamstraße bis Engstelle Brauerei Kummert
- die Mittelmarkierung in der Raigeringer Straße zu entfernen, zwischen Wernerstraße und Asamstraße

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Die Raigeringer Straße bzw. Krumbacher Straße zwischen Wernerstraße und Dr.-Filchner-Straße zählt zu den Hauptverkehrsrouten des Amberger Radverkehrsnetzes und stellt eine wichtige Wegeverbindung für Schülerinnen und Schüler des Gregor-Mendel-Gymnasiums, des beruflichen Schulzentrums sowie der Dreifaltigkeits-Mittelschule dar. Dabei ist auch häufig das Rad das Mittel der Wahl. Um nicht nur für die Schülerinnen und Schüler eine sichere Anbindung zu gewährleisten, wurden in einem ersten Schritt im Verkehrsausschuss vom 25.03.2020 beidseitige Radfahrer-Schutzstreifen in der Krumbacher Straße zwischen Asamstraße und Dr.-Filchner-Straße beschlossen. Diese sollen in diesem Beschluss aufgegriffen und in der Raigeringer Straße fortgeführt werden.

Das Radverkehrskonzept schlägt vor, in der Raigeringer Straße zwischen Wernerstraße und Asamstraße beidseitige Schutzstreifen zu markieren. Unter Berücksichtigung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) ist dies jedoch nur bedingt möglich. Nach diesen sollte ein Radfahrer-Schutzstreifen in der Regel 1,50m, jedoch mindestens 1,25m breit sein und die verbleibende Fahrbahnrestbreite sollte mindestens 4,50m betragen, um ein Begegnen von Pkw zu ermöglichen. Somit ist bei beidseitigen Schutzstreifen eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,0m erforderlich; zzgl. 0,50m Sicherheitsstreifen zu angrenzenden Längsparkstreifen.

Die Raigeringer Straße weist auf der Höhe der Brauerei Kummert lediglich eine Breite von 6,60m auf und ist daher für einen beidseitigen Radfahrer-Schutzstreifen ungeeignet; die Restfahrbahnbreite würde 4,50m deutlich unterschreiten und keinen Begegnungsverkehr für Pkw ermöglichen.

Daher wird ebenfalls auf Grundlage der ERA die Empfehlung angewendet, bei Straßen mit Längsneigungen von mehr als 3% (Die Raigeringer Straße weist etwa 4% auf) die bergauf und bergab gerichteten Radverkehre zu unterscheiden und jeweils nach ihrer unterschiedlichen Differenzgeschwindigkeiten zum Kraftfahrzeugverkehr entsprechend zu schützen. Praktisch bedeutet dies, dass an der Engstelle bergauf ein Schutzstreifen angelegt werden soll, da hier der Geschwindigkeitsunterschied zum Kraftfahrzeugverkehr deutlich höher ist als bergab. Bergab werden die Schutzstreifen aus der Krumbacher Straße kommend aufgegriffen und bis zur Engstelle an der Brauerei Kummert markiert, um den Schutz der bergab fahrenden Radfahrer vor den parkenden Kfz zu erhöhen. Im Bereich der Brauerei Kummert wird auf diesen Schutzstreifen verzichtet und der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Autoverkehr geführt.

Für den Abschnitt zwischen Wernerstraße und der Engstelle Brauerei Kummert ist ein einseitiger Schutzstreifen bergauf geplant, welcher auf Höhe Wernerstraße auf einen bereits existierenden Radweg übergehen soll. Bergab soll der Radfahrer in diesem Abschnitt im Mischverkehr mit dem Autofahrer geführt werden. Der Anschluss der Raigeringer Straße zur Marienstraße soll im Zuge einer fahrradfreundlichen Umgestaltung dieser näher beleuchtet und zunächst in der aktuellen IST-Situation belassen werden.

Die Mittelmarkierung der Fahrbahn muss entfallen, da mit einer Restbreite der Fahrbahn von etwa 5,00m nicht mehr die Breite für die Anlage einer Mittelmarkierung (5,50m) gegeben ist und auch durch die Entfernung dieser die Aufmerksamkeit des Autofahrers gesteigert werden kann, was wiederum zu einem größeren Schutz des Radfahrers führt.

Die Fachstellen Straßenverkehrsbehörde, Polizei, ZNAS und Tiefbauamt wurden beteiligt. Vom Tiefbauamt kam der Hinweis auf den „sehr schlechten Straßenzustand der Raigeringer Straße, der spätestens 5 Jahren eine Straßenerneuerung erfordern wird“.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Bisher gibt es keine gesicherte Radfahrer-Führung in diesem Bereich der Raigeringer Straße. Der geplante Abschnitt schließt sich an die Radfahrer-Schutzstreifen in der Krumbacher Straße an, sodass möglichst zusammenhängende Radverkehrsverbindungen entstehen.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

ca. 30.000€ für die Markierungsarbeiten nach derzeitigen Preisen.

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

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:

Bei den Alternativen wurden mehrere Vorschläge diskutiert und sollen hier kurz erläutert werden.

- Alternative 1

Alternativvorschlag 1 stammt aus dem Radverkehrskonzept und schlägt einen Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen in Regelbreite in der Raigeringer Straße vor. Eine Radverkehrsanlage in Regelbreite (2,0m) bedeutet eine Mehrbreite gegenüber einem Schutzstreifen (1,50m) von mind. 0,50m einfach, für beide Seiten von mind. 1,0m. Da der vorhandene Straßenraum abschnittsweise bereits nicht für beidseitige Schutzstreifen ausreicht, müsste hier zusätzlicher Straßenraum gewonnen werden. Da allerdings in der Raigeringer Straße die Bebauung teilweise bis an die Grundstücksgrenzen reicht, müssten neben dem reinen Grunderwerb auch Veränderungen an der Bausubstanz vorgenommen werden. Dies stellt sich als keine in absehbarer Zukunft realistische und finanzierbare Lösung dar.

- Alternative 2

Diese Alternative stammt ebenfalls aus dem Radverkehrskonzept und beinhaltet den Vorschlag der Anordnung von Tempo 30 in der Raigeringer Straße. Der Radverkehr soll daraufhin im Mischverkehr mit dem Autoverkehr geführt werden. Hier gilt es allerdings zu bedenken, dass es sich bei der Raigeringer Straße um eine Staatstraße mit täglich knapp 8000 Kfz/24h handelt, die eine Hauptverkehrsstraße in Richtung Innenstadt widerspiegelt. Eine generelle Anordnung von Tempo 30 in der Raigeringer Straße wird daher aufgrund ihrer Funktion und Stellung kritisch gesehen.

- Alternative 3

Alternative 3 greift den Beschlussvorschlag auf und schlägt entgegen den Empfehlungen für Radverkehr vor den Schutzstreifen durchgängig, auch an der Engstelle Brauerei Kummert, beidseitig zu führen. Dies bedeutet praktisch, dass an der Engstelle eine Restfahrbahnbreite von ca. 3,60m verbleibt. Geht man von einem Verkehrsraum von 2,25m für ein Automobil aus, so ist hier kein Begegnen von zwei Autos ohne Überfahren des Schutzstreifens möglich. Die Folge ist, dass entweder der Autofahrer an dieser Engstelle warten muss oder er den Schutzstreifen überfährt. Aufgrund der Verkehrsstärke ist dabei anzunehmen, dass der Kfz-Verkehr das Überfahren des Schutzstreifens gegenüber dem Warten bevorzugen könnte. Dies hat wiederum zur Folge, dass ein Konfliktpunkt zwischen Autoverkehr und Radverkehr geschaffen wird, der für den Radverkehr auf den ersten Blick nicht als dieser ersichtlich erscheint. Es scheint somit an dieser Stelle als sicherer für den Radfahrer ihm im Mischverkehr gleichberechtigt mit dem Autoverkehr zu führen, als ihm eine vermeintliche Sicherheit in Form von einem Schutzstreifen vorzugeben, die in Wirklichkeit nicht existiert.

Markus Kühne, Baureferent

Anlagen:

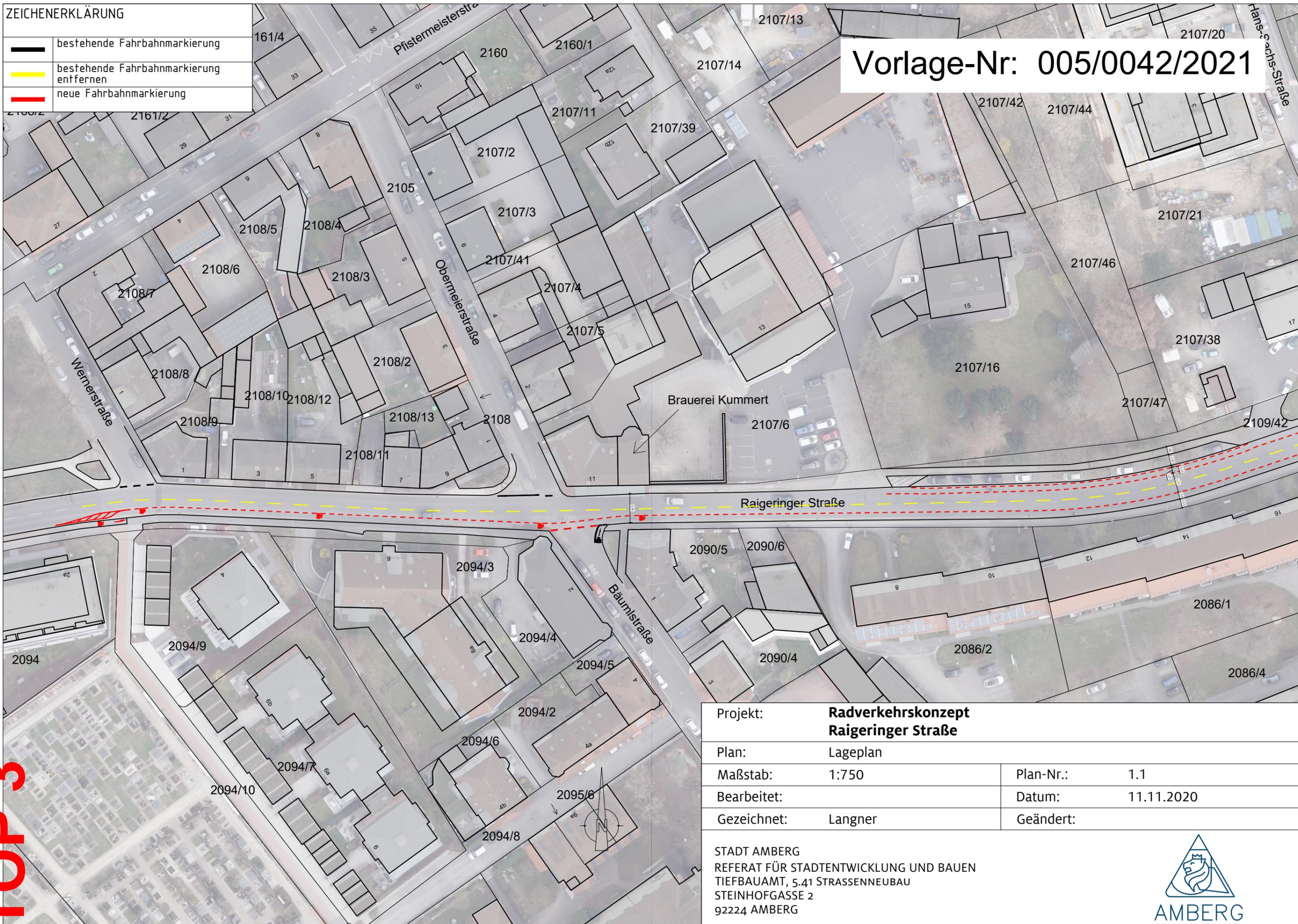
Anlage 1 – Markierungsplan Raigeringer Straße-1

Anlage 2 – Markierungsplan Raigeringer Straße-2

ZEICHENERKLÄRUNG

	bestehende Fahrbahnmarkierung
	bestehende Fahrbahnmarkierung entfernen
	neue Fahrbahnmarkierung

Vorlage-Nr: 005/0042/2021



TOP 3

Projekt:	Radverkehrskonzept Raigeringer Straße		
Plan:	Lageplan		
Maßstab:	1:750	Plan-Nr.:	1.1
Bearbeitet:		Datum:	11.11.2020
Gezeichnet:	Langner	Geändert:	

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





Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0023/2021
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	11.02.2021
Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel in Fuchsstein		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen		
Verfasser: Teleky, Bettina		
Beratungsfolge	17.03.2021	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Unter Berücksichtigung möglicher Einschränkungen an einzelnen Grundstückszufahrten wird die Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel als Dunkelanlage mit Absicherung durch beidseitige Verkehrszeichen 131 (Lichtzeichenanlage) zwischen den Grundstücken Flur-Nr. 689/2 und Flur-Nr. 681 in der Ortsmitte Fuchssteins beschlossen.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Aktuelle Beschlusslage

Im Verkehrsausschuss am 22. Juli 2020 wurde der von Seiten der Verkehrsplanung empfohlene Standort mit den geringsten Auswirkungen auf Grundstückszufahrten abgelehnt. Grund war die Entfernung von rd. 60m zwischen Bushaltestelle und Fußgängerampel. Die Stadtverwaltung wurde beauftragt einen alternativen Standort in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Bushaltestelle oder die Verlegung der Bushaltestellen zu prüfen.

Verkehrssituation in Fuchsstein

Eine Fußgängerampel soll nach den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) nur bei Stellen mit starkem Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen, hohen Geschwindigkeiten und konzentriertem Fußgängerverkehr eingerichtet werden; oder aber bei Stellen mit hohen Unfallzahlen von Fußgängern.

Aktuell liegt die Verkehrsbelastung in der Ortsmitte Fuchsstein bei ca. 3.800 Kfz/24h, also ein mittelmäßiges Verkehrsaufkommen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h und wird tagsüber weitgehend eingehalten. Seit 2010 gab es keinen registrierten Unfall mit Fußgängerbeteiligung. Eine Bündelung querender Fußgänger liegt lediglich morgens zu den Zeiten des Schulbusverkehrs vor. Unter den aktuellen Voraussetzungen wird aus Sicht der zuständigen Fachstellen (Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Polizei, Verkehrsplanung) kein Bedarf an einer Fußgängerbedarfsampel gesehen.

Allerdings erfolgt in Kürze der Ausbau der Kreisstraße AM 1 bis Fuchsstein; die Fahrbahn wird erneuert und in Teilbereichen verbreitert. Es ist davon auszugehen, dass sich die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit des von Richtung Speckmannshof kommenden Kfz-Verkehrs erhöhen wird, auch die Verkehrsmenge wird etwas ansteigen. Die Rahmenbedingungen für den querenden Fußgängerverkehr werden sich in der Ortsmitte Fuchssteins verändern; der Bedarf einer sicheren Fußgängerüberquerung steigt.

Prüfung verschiedener Standorte in der Ortsmitte

Direkt an der Bushaltestelle ist keine Ampelanlage möglich, da die Busse sonst direkt im Bereich der Verkehrsanlage stehen müssten und die Sicht auf die Ampelanlage für den Kfz-Verkehr beeinträchtigen.

Nach Rücksprache mit dem beauftragten Busunternehmen und der RBO würde der ZNAS einer Verlegung der Bushaltestelle zustimmen. Aus Sicht der Verkehrsplanung wird von solch einer Verlegung abgeraten. Der einzig mögliche Standort einer neuen Haltestelle wäre eine Verlagerung in Richtung Osten, zwischen die Grundstücke Flur-Nr. 691 und 683, Gemarkung Karmensölden. Zur Ausgestaltung eines ausreichend breiten Wartebereichs an den Straßenseiten wäre ein Grundstückserwerb notwendig. Gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplanes (ZNAS) bedarf es für Warteflächen eine Mindestdiefe von 1,5m zzgl. Wartehäuschen; dies könnte nur an der Nordseite der Fuchssteiner Straße erfolgen. Der Grundstückserwerb und Ausbau einer neuen Bushaltestelle ist in den genehmigten Haushaltsmitteln nicht berücksichtigt. Der mögliche Standort der Fußgängerbedarfsampel unmittelbar in der Nähe der neuen Bushaltestelle würde wiederum weit von der Bushaltestelle in Richtung Amberg rd. 60m entfernt sein.

Die beiden bestehenden Bushaltestellen sind bereits an beiden Straßenseiten mit ausreichend breiten Wartebereichen und zusätzlich an der Südseite, in Richtung Amberg, mit einem Wartehäuschen ausgestattet. Nach telefonischer Rücksprache mit dem zuständigen Busunternehmen wird der Erhalt der bestehenden Bushaltestellen empfohlen.

Standort für die Fußgängerbedarfsampel (Anlage 1)

Unter Berücksichtigung der Nähe zu den Bestandshaltestellen und den unterschiedlichen Grundstückszufahrten soll die Fußgängerampel zwischen den Grundstücken Flur-Nr. 689/2 und 681, Gemarkung Karmensölden, errichtet werden.

Dieser Standort bietet folgende Vorteile:

- Nähe zu den Bushaltestellen (ca. 30m Entfernung)
- gute Sicht auf die Ampelanlage vom Kfz-Verkehr aus beiden Richtungen kommend
- Ampelanlage liegt auf dem Schulweg der meisten Schulkinder im östlichen Bereich des Ortsteils

Mit folgenden Einschränkungen ist zu rechnen:

- Ausfahrtssituation von Grundstück Flur-Nr. 686
- Östliche Hofzufahrt für den ansässigen Landwirt Grundstück Flur-Nr. 681

Die Fußgängerbedarfsampel wird als Dunkelanlage eingerichtet, welche auf Anforderung durch den Fußgänger das Lichtsignal für den Kfz-Verkehr von Dunkel über Gelb auf Rot schaltet. Erfolgt keine Anforderung durch Fußgänger bleibt die Ampelanlage für den Kfz-Verkehr dunkel. Zur Absicherung sollen beidseitig das Verkehrszeichen 131 „Lichtzeichenanlage“ als Hinweis zur Ampel, aufgestellt werden.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Mit der Schaffung einer Fußgängerbedarfsampel soll insbesondere für Schülerinnen und Schüler eine Verbesserung der sicheren Straßenüberquerung in der Nähe der Bushaltestellen erfolgen.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

Nach erster Kostenschätzung des Tiefbauamtes ergibt sich für den Bau der Fußgängerbedarfsampel eine Investitionssumme in Höhe von 60.000 €.

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Die Fußgängerbedarfsampel wird im Zeitraum der Baumaßnahmen an der AM 1, Sommer 2021, errichtet.

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

b) Haushaltsmittel

Haushaltsmittel sind für den Bau der Fußgängerbedarfsampel im Haushaltsjahr 2021 in Höhe von 60.000,00 € vorgesehen (Haushaltsstelle 1.6389.9461).

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

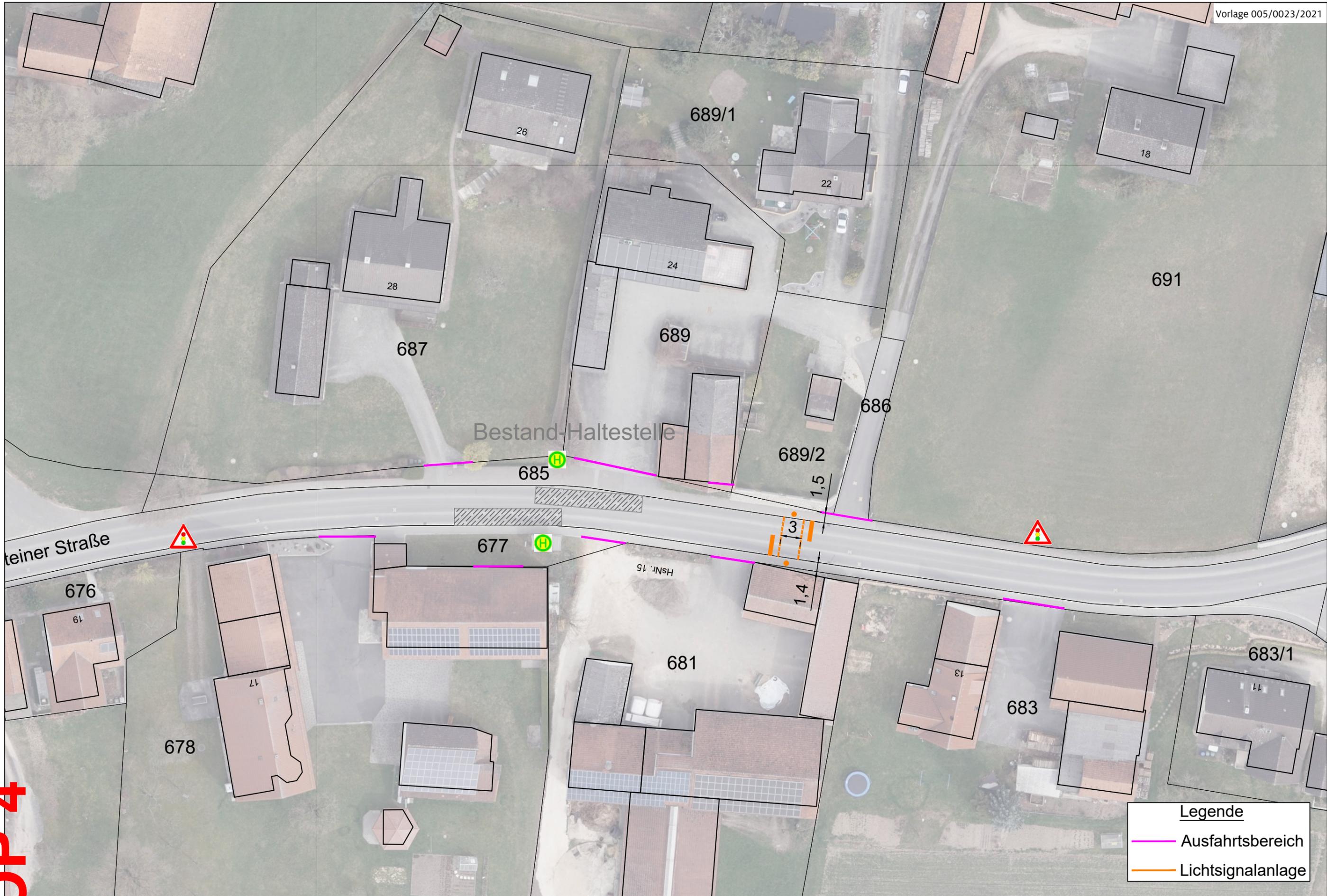
Die Folgekosten nach der Fertigstellung der Fußgängerbedarfsampel belaufen sich jährlich auf rd. 1.500 €.

Alternativen:

Markus Kühne, Referatsleiter

Anlagen:

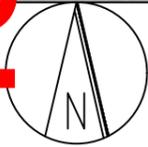
Entwurfsplan für Fußgängerbedarfsampel in Fuchsstein (M = 1:1.000)



Legende

- Ausfahrtsbereich
- - - Lichtsignalanlage

TOP 4



Grundlagen:
 Digitale Flurkarte
 Luftbild
 Verkehrsplanung / Teleky, Amt 5.1

Stand: 2020
 Stand: 2019
 Stand: 15.02.2021



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 Stadtplanungsamt Amberg / Fußgängerbedarfsampel Fuchsstein
Variante 5
 Maßstab: 1:500



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: Erstelldatum: Aktenzeichen:	005/0049/2021 öffentlich 16.02.2021
Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel in der Raiffeisenstraße		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Teleky, Bettina/Markus Kühne		
Beratungsfolge	17.03.2021	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, dass eine Fußgängerbedarfsampel in der Raiffeisenstraße in der Nähe des Eingangsbereichs zur Barbara-Grundschule errichtet wird. Hierfür entfallen zwei Schulparkplätze.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Aktuelle Beschlusslage

Mit der Beschlussfassung zum Haushaltsjahr 2020 am 18.11.2019 soll in der Raiffeisenstraße eine Bedarfsampel für Fußgänger geschaffen werden. Im Hinblick auf die rückläufige Anzahl an freiwilligen Schülerlotsen erfolgt somit insbesondere für Schülerinnen und Schüler aus dem südlichen Bereich des Schulsprengels „Barbaraschule“ (Bergsteig) mit der Fußgängerbedarfsampel eine langfristig sichere Straßenüberquerung.

Verkehrssituation in der Raiffeisenstraße

Eine Fußgängerampel soll nach den „Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen“ (EFA 2002) nur an Stellen mit starkem Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen, hohen Geschwindigkeiten und konzentriertem Fußgängerkehr eingerichtet werden; oder aber bei Stellen mit hohen Unfallzahlen von Fußgängern.

Aktuell liegt die Verkehrsbelastung in der Raiffeisenstraße bei ca. 3.600 Kfz/24h, somit liegt die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde bei rd. 340 Kfz/h. Die Raiffeisenstraße ist zusammen mit den angrenzenden Straßen als Tempo-30-Zone ausgewiesen; gemäß den „Richtlinien für die Anlagen und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) sind in Tempo-30-Zonen Fußgängerüberwege entbehrlich.

Gleichzeitig wird die Verkehrssituation in der Raiffeisenstraße sowohl vom Schulverkehr der beiden ansässigen Schulen als auch vom Lieferverkehr der Molkerei Bayernland, den Bring- und Holddiensten der Jurawerkstätten sowie der Vielzahl an Grundstückszufahrten und Stellplätze entlang der Straße geprägt. Die ansässigen Einrichtungen und Unternehmen tragen insbesondere in den Morgenstunden zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen bei; mit dem Wegfall der Schülerlotsen entfällt zukünftig auch eine gesicherte Fußgängerüberquerung für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer.

Prüfung verschiedener Standorte für Fußgängerbedarfsampel in der Raiffeisenstraße

Ein direkter Ersatz der bisherigen Fußgängerfurt der Schülerlotsen ist nicht möglich, da diese sich im Einfahrtbereich des Lehrerparkplatzes befindet. Eine Umgestaltung der verkehrlichen Erschließung der Schulen ist derzeit nicht geplant.

Unter Berücksichtigung der angrenzenden Grundstückszufahrten wurde von Seiten der Verkehrsplanung ein Vorschlag im östlichen Bereich neben den Garagen auf Grundstück Flurstücks-Nr. 2009/19 erstellt. Dieser Vorschlag wurde von Seiten der Straßenverkehrsbehörde und des Tiefbauamtes abgelehnt, da hier mit einem Rückstau und einem damit verbundenen erhöhten Unfallrisiko für Fußgänger und Radfahrer an der Barbarastraße zu rechnen ist. Eine Fußgängerbedarfsanlage in der Barbarastraße in unmittelbarer Nähe zur Raiffeisenstraße zu errichten ist auf Grund der Grundstückszufahrten und Zufahrten zu Stellplätzen und Garagen nicht möglich. Von einer Verlagerung Richtung Süden oder Norden wird abgeraten, da sich hier bereits zwei Querungsanlagen für Fußgänger befinden. Gemäß der VwV-StVO §26 Abschnitt 4.4. sollen Fußgängerüberwege ausreichend weit voneinander entfernt sein. Durch den möglichen Rückstau und stoßweises Fahren kann so ein Fußgängerüberweg vom Kfz-Fahrer schnell übersehen werden; eine sichere Querungsanlage ist so für Fußgänger nicht gewährleistet. Rund 170m im Süden besteht ein Fußgängerüberweg am Kreisverkehr; in rd. 220m in nördlicher Richtung gibt es am Knotenpunkt zur Regensburger Straße eine Ampelanlage.

Der Ausbau des Knotenpunktes Barbarastraße/Raiffeisenstraße mit einer Lichtsignalanlage für alle Verkehrsteilnehmer, wurde von der Verkehrsplanung geprüft. Auch dieses Vorhaben ist auf Grund der Vielzahl an privaten Grundstückszufahrten und Parkständen nicht möglich. Zudem wurde die Möglichkeit von baulichen Fahrbahnverengungen als Geschwindigkeitsdämpfer geprüft. Solch eine bauliche Maßnahme wirkt sich dauerhaft nachteilig auf den Verkehrsfluss in der Raiffeisenstraße aus. In den Spitzenstunden kann sich ein Rückstau bis zur Barbarastraße bilden.

Standort für die Fußgängerbedarfsampel (Anlage 1)

Unter Berücksichtigung der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, den örtlichen Begebenheiten sowie den Schleppkurven und Sichtachsen der ein- und ausparkenden PKW soll die Fußgängerbedarfsanlage an der Raiffeisenstraße zwischen die Grundstücke Flurstücks-Nr. 2009/13 (Schulen) und Flur-Nr. 2020 (Jurawerkstätten) errichtet werden. Dieser Standort befindet sich auf der direkten Wegeverbindung der Schülerinnen und Schüler beider Schulen.

Mit der Errichtung der Ampelanlage müssen zwei Schulparkplätze entfallen, um ausreichende Sichtfelder zu gewährleisten. Da die beiden Schulen vor Inkrafttreten der Bayerischen Garagenstellverordnung (1993) sowie der städtischen Stellplatzsatzung (2017) errichtet wurden, sind die Stellplätze der beiden Schulen nicht gesichert. Dennoch wird der Wegfall der Parkplätze von Seiten des Schulamtes und der Schulleitung kritisch gesehen, da bereits ein Parkraumdruck bei den Schulbediensteten vorliegt.

Die Lichtsignalanlage wird als Bedarfsanlage für Fußgänger installiert, an der durch Anforderung durch die Fußgänger das Lichtsignal für den Kfz-Verkehr geändert wird. Zur Einsparung von Energie wird die Ampelanlage während den Nachtstunden ausgeschaltet.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Mit der Schaffung einer Fußgängerbedarfsampel soll ein Ersatz zur Straßenüberquerung mittels Schülerlotsen geschaffen werden.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

Nach erster Kostenschätzung des Tiefbauamtes ergibt sich für den Bau der Fußgängerbedarfsampel eine Investitionssumme in Höhe von 50.000 €.

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

b) Haushaltsmittel

Haushaltsmittel sind für den Bau der Fußgängerbedarfsampel im Haushaltsjahr 2021 in Höhe von 50.000,00 € vorgesehen (Haushaltsstelle 1.6382.9461).

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

Die Folgekosten nach der Fertigstellung der Fußgängerbedarfsampel belaufen sich jährlich auf rd. 1.500 €.

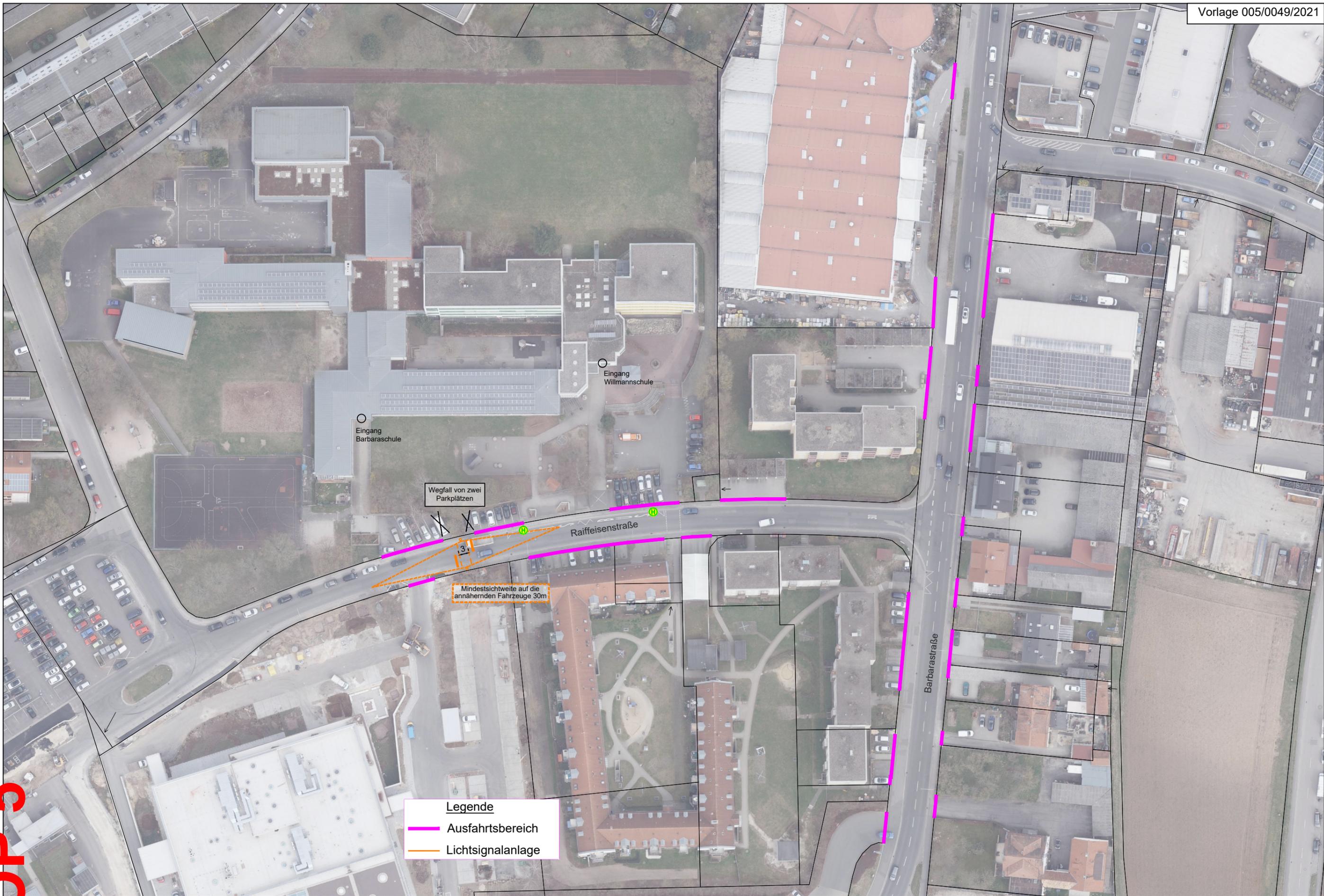
Alternativen:

Ein alternativer Standort für die Fußgängerampelanlage in der Raiffeisenstraße ist bei aktueller Gestaltung der Stellplätze nicht möglich. Da gemäß der Richtlinien für Fußgängerüberwege in Tempo-30-Zonen Fußgängerüberwege entbehrlich sind, wird als Alternative der Verzicht auf die kurzfristige Umsetzung der Ampelanlage und eine umfassende Umgestaltung der Schulstellplätze unter Berücksichtigung der Stellplatzsatzung der Stadt Amberg empfohlen. Hierzu sind umfassende Planungs- und Baumaßnahmen notwendig; die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel sind hierfür nicht ausreichend.

Anlagen:

Anlage: Entwurfsplan für Fußgängerbedarfsampel in der Raiffeisenstraße
(M = 1:1.000)

Markus Kühne, Baureferent



Legende

- Ausfahrtsbereich
- - - Lichtsignalanlage

Grundlagen:
 Digitale Flurkarte
 Luftbild
 Verkehrsplanung / Tekey, Amt 5.1

Stand: Juni 2019
 Stand: 2019
 Stand: 11.02.2021



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 Stabstelle für Mobilität und Verkehr
 Entwurfsplan "Fußgängerbedarfsampel Raiffeisenstraße" / Plannummer: 01
 Maßstab: 1:1.000 / DIN A3

TOP 5





Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0050/2021
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	17.02.2021
Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (Nr. 81, 129, 130) als Testphase - Protected Bike Lane am Kaiser-Ludwig-Ring zwischen Nabburger Torplatz und Ziegeltorplatz sowie Fahrradstraße in der Mariahilfbergwegunterführung		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Teleky, Bettina/Kick, Roman		
Beratungsfolge	17.03.2021	Verkehrsausschuss
	24.03.2021	Bauausschuss
	19.04.2021	Stadtrat

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen eine Testphase zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes am Kaiser-Ludwig-Ring und an der Unterführung am Mariahilfbergweg durchzuführen. Angelegt ist diese Testphase auf sechs Monate, vorzugsweise in der zweiten Jahreshälfte 2021. Vor Beendigung der Testphase soll erneut über die dauerhafte Installation oder vollständige Reversion abgestimmt werden.

Im Rahmen dieser Testphase werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Östlich des Kaiser-Ludwig-Ringes zwischen Nabburger Torplatz und Ziegeltorplatz wird eine Protected-Bike-Lane installiert und die Fahrstreifen des MIV am Kaiser-Ludwig-Ring in besagtem Bereich von durchgängigen vier auf durchgängige drei Fahrstreifen reduziert.
- die Unterführung am Mariahilfbergweg wird zu einer Fahrradstraße umgestaltet, mit der Freigabe für Rettungsfahrzeuge und ÖPNV in beide Richtungen und für den MIV stadtauswärts.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

In der Stadtratssitzung am 26.10.2020 wurde beschlossen die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes fortzuführen und die Verteilung des Straßenraumes neu zudenken; wobei der Schwerpunkt auf der Förderung von ÖPNV und Radverkehr liegen soll.

Ein wichtiger Streckenabschnitt zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes in der Stadt Amberg bildet der Kaiser-Ludwig-Ring im Osten der Altstadt. Diese Beschlussvorlage befasst sich mit der Umgestaltung des Kaiser-Ludwig-Ringes sowie der Mariahilfbergwegunterführung. Angedacht auf Grund der exponierten Stellung des Kaiser-Ludwig-Ringes ist diese Umgestaltung zunächst als sechsmonatige Testphase mit den Optionen einer vollständigen Reversion oder der dauerhaften Installation.

Aktuelle Situation:

Am Kaiser-Ludwig-Ring, zwischen Nabburger Torplatz und Zeigeltorplatz, befinden sich fast durchgängig in beide Richtungen für den Kfz-Verkehr jeweils zwei Fahrstreifen. Der Radverkehr wird westseitig des Kaiser-Ludwig-Ringes auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Für den Fußgängerverkehr gibt es östlich des Kaiser-Ludwig-Ringes einen schmalen Gehweg, sowie westlich den bereits genannten gemeinsamen Geh- und Radweg. In der Mariahilfbergwegunterführung wird der Fußgänger beidseitig auf zwei schmalen Gehwegen geführt und der Radfahrer im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn.

Diese IST-Situation hat für die Mariahilfbergwegunterführung zur Folge, dass sich insbesondere Radfahrer und der motorisierte Verkehr auf einer zu schmalen Fahrbahn bewegen und begegnen. Am Kaiser-Ludwig-Ring müssen sich Fußgänger und Radfahrer im Gegenrichtungsverkehr einen hierfür zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg teilen. Außerdem bedingt die Situation, dass Radfahrer Umwege zur Straßenquerung in Kauf nehmen müssen, um zu ihrem Ziel zu gelangen. Diese Situationen führen nicht nur zu einem wenig attraktiven Angebot für Fußgänger und Radfahrer mit verlängerten Wegezeiten, vielmehr führen sie zu Problemen in der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Lösungsvorschlag – Testphase:

Als Lösungsvorschlag und zur Bereitstellung einer der heutigen Zeit angemessenen Radverkehrinfrastruktur sollen im Bereich des Kaiser-Ludwig-Rings die Fahrstreifen des MIV zu Gunsten einer richtungstreuen Radverkehrsverbindung neu verteilt werden (s. Anlage 1a-1c).

Der Radstreifen wird als so genannte „Protected Bike Lane“ (geschützter Radfahrstreifen, kurz PBL) angelegt. Die PBL wird mit einer Regelbreite von 2,5m ausgeführt, was eine lichte Breite für mind. zwei Fahrräder ermöglicht und daher ein sicheres Nebeneinanderfahren und Überholen durch verschiedene Geschwindigkeiten gewährleistet. Diese Regelbreite soll wiederum nur an baulichen Engstellen unterschritten werden, auf minimal 1,60m, wodurch noch das sichere Fortbewegen eines Radfahrers gewährleistet ist. Die PBL ist durch einen Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,5m vom MIV getrennt. Der Sicherheitstrennstreifen wird zudem mit einer leicht zu installierenden baulichen Barriere ausgestattet, angedacht sind hier für die Testphase Leitschwellen mit aufgesetzten Leitbaken (s. Anlage 2). Bei dauerhafter Installation der PBL können diese Leitschwellen entweder weiterverwendet werden oder auch durch andere bauliche Elemente wie z.B. Poller o.ä. ersetzt werden. Zu empfehlen ist aber, um den Verkehrsteilnehmern auch genügend Schutz bieten zu können, Systeme zu verwenden, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zertifiziert wurden wie etwa die angedachten Leitschwellen für die Testphase. Durch diese physische Trennung wird der Fahrradstreifen vor Überfahren und Zuparken durch den MIV geschützt und gleichzeitig das Sicherheitsgefühl für Radfahrende gesteigert. Der Fußverkehr ist durch die Bordsteinkante vom Radverkehr getrennt. An allen Kreuzungen, an denen Radverkehr mit dem MIV signalisiert, aber getrennt geführt wird, befindet sich die Haltelinie des Radverkehrs mind. 3,0m vor der Haltelinie des MIV, um die Sichtbarkeit des Radverkehrs für den MIV und damit die Sicherheit dieser beiden Verkehrsarten zu gewährleisten. An Zufahrten und Kreuzungen werden die Radwege zudem farblich hervorgehoben.

Für den MIV bedeutet diese neue „Protected Bike Lane“ eine neue Verkehrsführung am Kaiser-Ludwig-Ring. Diese neue Verkehrsführung ist in Anlage 1 ersichtlich und sieht vor, dass der MIV vom Nabburger Torplatz in Richtung Zeigeltorplatz auf eine Fahrbahn reduziert wird; die äußere Fahrbahn wird zur Protected Bike Lane für den Radverkehr umgewandelt. In die Gegenrichtung bleibt die Verkehrsführung für den MIV im IST-Zustand.

Für die Mariahilfbergwegunterführung soll die Situation ebenfalls entschärft und fahrradfreundlich ausgestaltet werden. Auf lange Sicht besteht hier keine Möglichkeit zum Ausbau bzw. zur Verbreiterung der Unterführung. Daher wird die Bahnunterführung am Mariahilfbergweg einer neuen Nutzung zugeführt und in eine Fahrradstraße umgewandelt, mit dem Zusatz, dass Rettungsfahrzeuge und der ÖPNV nach Bedarf weiterhin die Unterführung stadteinwärts befahren dürfen. Zusätzlich soll auch dem MIV die Benutzung der Fahrradstraße gestattet werden, allerdings nur stadtauswärts, also in Richtung Mariahilfberg, und unter der üblichen Prämisse für Fahrradstraßen, dass der MIV nur zu Gast in der Fahrradstraße ist und der Radfahrer den Vorrang auf der Fahrbahn genießt.

Die Reduzierung der Fahrspuren am Kaiser-Ludwig-Ring wird sich auch auf den ÖPNV auswirken; insbesondere zu Beginn der Testphase kann es zu Verzögerungen kommen. Da der ÖPNV eine zentrale Rolle in der Mobilitätswende der Stadt Amberg spielt, werden im Rahmen der Testphase auch die Auswirkungen auf den Busverkehr mituntersucht. Diese Ergebnisse sind ein wichtiger Bestandteil für zukünftige ÖPNV-Planungen.

Außerdem könnte es gerade zu Beginn der Testphase zu Verkehrsbehinderungen in der Marienstraße und der ihr anschließenden Knotenpunkten kommen. Dies haben auch die Stellungnahmen der Polizei, der Feuerwehr und des Klinikums St. Marien Ambergs zu bedenken gegeben. Jedoch ist auch hier von einem Anpassungseffekt des Verkehrs an die Gegebenheiten auszugehen, dass diese Verkehrsbehinderungen nur zu Anfang der Testphase bestehen und sich allmählich abschwächen. Sollte widererwarten dieser Effekt nicht eintreten, wäre ein erster Schritt die Wiederfreigabe der Mariahilfbergwegunterführung für den MIV in beide Richtungen vor dem nächsten Schritt, der kompletten Beendigung der Testphase.

Die Stellungnahmen der Fachbehörden liegen dieser Beschlussvorlage unter Anlage 3 - Stellungnahmen der Fachbehörden bei.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Ganz allgemein liegt den Maßnahmen dieser Planung die Vorgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom 22. Mai 2017 §§ 39 bis 43 Absatz I Satz 5 zu Grunde: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ Weiterhin werden die aktuellen Regeln der Technik aus der RSt 2006 und der ERA 2010 angewandt.

Die Notwendigkeit der Maßnahme ergibt sich aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Amberg sowie den übergeordneten Zielen zur Förderung des Radverkehrs (Radverkehrsprogramm Bayern 2025, Nationaler Radverkehrsplan), als auch dem Integrierten Klimaschutzkonzept (2012 und Fortschreibung 2017) sowie dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept der Stadt Amberg. Zusammengefasst enthalten alle Konzepte als Maßnahme den Ausbau der Radinfrastruktur zur Förderung des Radverkehrs als nachhaltige und kosteneffiziente Mobilitätsart.

Stärkung des Radverkehrs

Im Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzeptes wird unter den Punkten 81, 129 und 130 die Prüfung von Markierungs- und/oder Ausbaulösungen empfohlen, um eine eindeutige und richtungstreue Führung des Radverkehrs herzustellen, die direkte Anbindungen ermöglicht und die Sicherheit für Radfahrende erhöht.

Mit dem vorliegenden Lösungsentwurf erfolgt die Aufhebung des Gegenrichtungsverkehrs für Radfahrer auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg; dies erhöht die Sicherheit und Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer. Die Aufhebung des Gegenrichtungsverkehrs für

Radfahrer hat eine Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraums zur Folge. Ein Teil der ausgebauten Fahrbahnen für den MIV wird an den Radverkehr übergeben, eine richtungstreue Führung für den Radverkehr ist somit möglich und schafft wiederum mehr Bewegungsraum für Fußgänger. Mit dieser Maßnahme wird eine gerechtere Verteilung für alle Mobilitätsarten und die Infrastruktur für direktes und effektives zu Fuß gehen und Radfahren ermöglicht.

Der Mariahilfbergweg im Speziellen ist zudem auch für den MIV viel zu eng gebaut und provoziert dadurch vermeidbare Gefahrenlagen. Eine Schutzstreifenlösung, wie im Radverkehrskonzept vorgeschlagen, ist hier weder sicher noch sinnvoll. Die Verkehrssituation würde lediglich verschärft, da die Fahrbahn weiter verengt und Konflikte aufgrund der Schutzstreifenmarkierung auf das eigene Recht jeden Verkehrsteilnehmers heraufbeschwören.

Des Weiteren wird durch die neue Lösung die Verbindung der Altstadt mit dem Dienstleistungszentrum Marienstraße gefördert, was ein Zusammenwachsen der zwei zentralen Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche über die Bahngrenze hinweg ermöglicht.

Verlagerung des MIVs

Weiterhin zeigen die Verkehrszählungen und -prognosen, durchgeführt von Herrn Prof. Kurzak, dass der östliche Teil des Altstadtringes viel stärker belastet ist, als der westliche Teil (s. Anlage-4). Eine gleichmäßige Verkehrsbelastung kann nur durch eine intelligente und konsequente Angebotsplanung erfolgen. Die Neuordnung der Fahrspuren ist folglich nicht reiner Zweckdiener für die Einrichtung neuer und zeitgemäßer Radinfrastruktur, sondern ist auch als Pushfaktor der Verkehrslenkung zu verstehen. Der Verkehrsfluss wird aktiv von der Stadt Amberg über die Bereitstellung der Infrastruktur gelenkt. Es wird daher erwartet, dass ein Teil des Verkehrs von der Ostseite des Rings auf die Westseite wechselt und daher eine gleichmäßige Belastung des Altstadtrings bzw. eine Entlastung des östlichen Rings nach sich zieht. Aufgrund dieser Annahme ist auch keine nennenswerte, dauerhafte Beeinflussung der Leistungsfähigkeit zu erwarten.

Protected Bike Lanes

Die in der Planung dargestellte PBL wird v.a. deswegen bevorzugt, da sie zum einen durch geringe Kosten und zum anderen durch eine schnelle Umsetzbarkeit besticht. Weiterhin ist positiv zu bewerten, dass eine PBL bei Bedarf schnell weiterentwickelbar ist und die objektive sowie subjektive Sicherheit für den Radverkehr extrem erhöht. Durch solche Radwege wird es möglich die potentiellen Radfahrer, die gerne Rad fahren würden, aber sich nicht sicher fühlen, im Sinne eines Pullfaktors auf das Fahrrad zu bringen. Abschließend muss erwähnt werden, dass die Installation einer PBL in Amberg als Leuchtturmprojekt für nachhaltige Mobilität, einzigartig in einer deutschen, mittelgroßen Stadt bzw. einem bayerischen Oberzentrum ist.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

Baukosten: 50.000€

Unterhaltskosten (inkl. Verkehrszählungen): 10.000€

Rückbaukosten: 5.000€

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Angedacht sind die beschriebenen Maßnahmen als sechsmonatige Testphase, vorzugsweise in der zweiten Jahreshälfte 2021, mit den Optionen einer vollständigen Reversion oder der dauerhaften Installation.

Im Vorfeld der Testphase erfolgt eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit, um das Vorhaben zu bewerben und die verkehrlichen Änderungen zu erläutern. Auch während der Durchführung bedarf es eine öffentlichkeitswirksame Begleitung.

Der Testversuch ist ohne größere bauliche Veränderungen durchzuführen. Neben temporär aufgebrachten Fahrbahnmarkierungen müssen die Beschilderung ergänzt und angepasst sowie die Leitschwellen zur Abgrenzung der PBLs aufgestellt werden.

Sowohl vor als auch während der Testphase erfolgt in Kooperation mit dem Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberpfalz eine Verkehrszählung, um die Auswirkungen auf die Verkehrsmengen aufzeigen zu können. Eine Übersicht zu den Verkehrsmessstellen ist in Anlage 6 dargestellt. Die Ergebnisse sind ein wichtiger Baustein für die erneute Abstimmung zu Fortführung, Anpassung oder Reversion der Maßnahme am Ende 2021.

Die Ergebnisse dieser Abstimmung sollen außerdem gleich in die zum jetzigen Zeitpunkt angedachte Deckensanierung des Kaiser-Ludwig-Ringes 2022 einfließen, um nach erfolgter Testphase eine dauerhafte Lösung zu ermöglichen.

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 1a – Entwurfsplan Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring (M = 1:1.000)

Anlage 1b – Entwurfsplan Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring (M = 1:1.000)

Anlage 1c – Entwurfsplan Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring (M = 1:1.000)

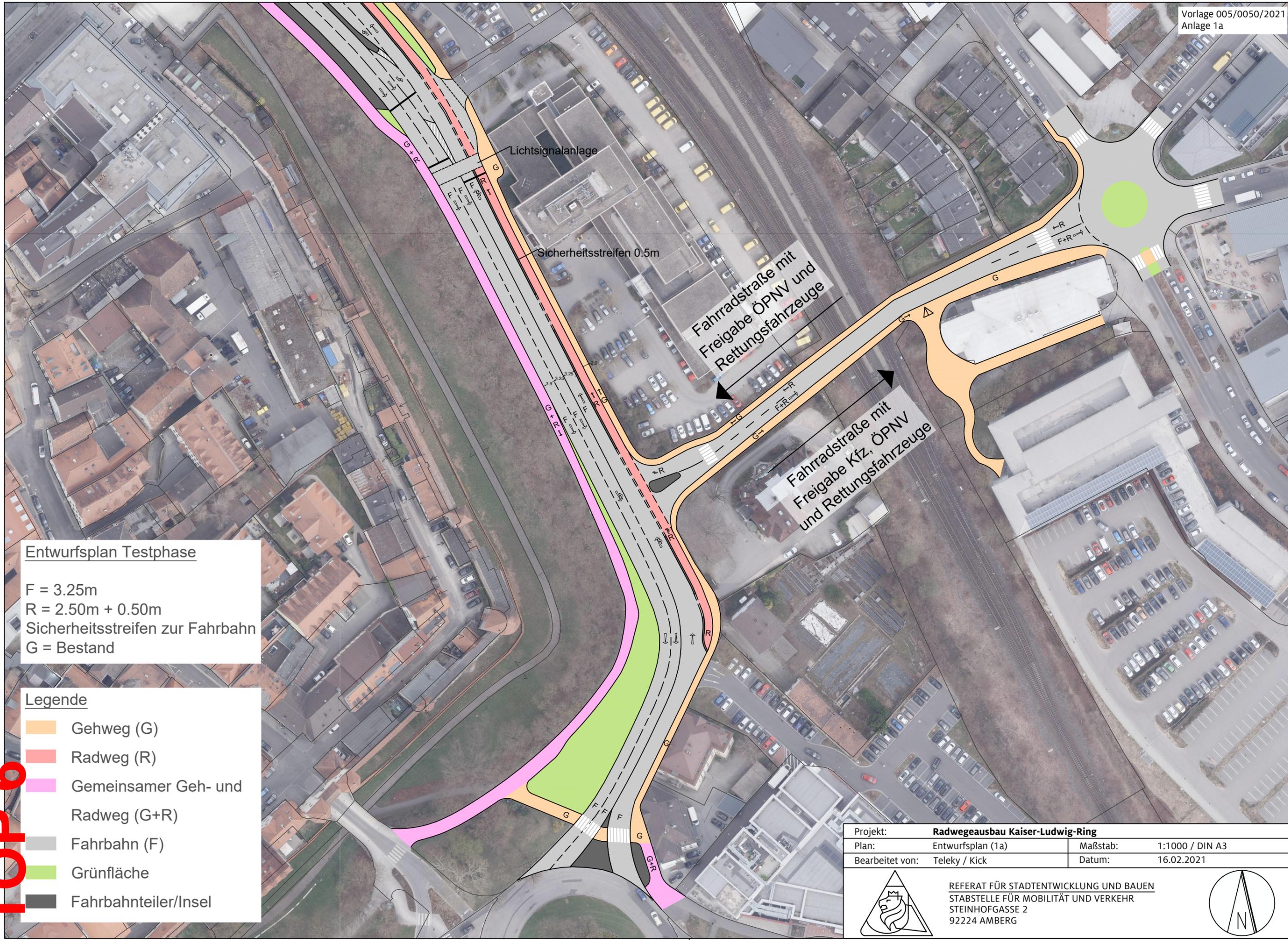
Anlage 2 – Beispielbild Protected Bike Lanes

Anlage 3 – Stellungnahmen der Fachbehörden

Anlage 4 – Verkehrsanalyse 2011

Anlage 5 – Standorte zur Verkehrszählung (M= 1:2.500)

Anlage 6 – Entwurfsplan Anschlussstellen Radverkehr (M = 1:2.500)



Entwurfsplan Testphase

F = 3.25m
 R = 2.50m + 0.50m
 Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
 G = Bestand

- Legende**
- Gehweg (G)
 - Radweg (R)
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg (G+R)
 - Fahrbahn (F)
 - Grünfläche
 - Fahrbahnteiler/Insel

Fahrradstraße mit
Freigabe ÖPNV und
Rettungsfahrzeuge

Fahrradstraße mit
Freigabe Kfz, ÖPNV
und Rettungsfahrzeuge

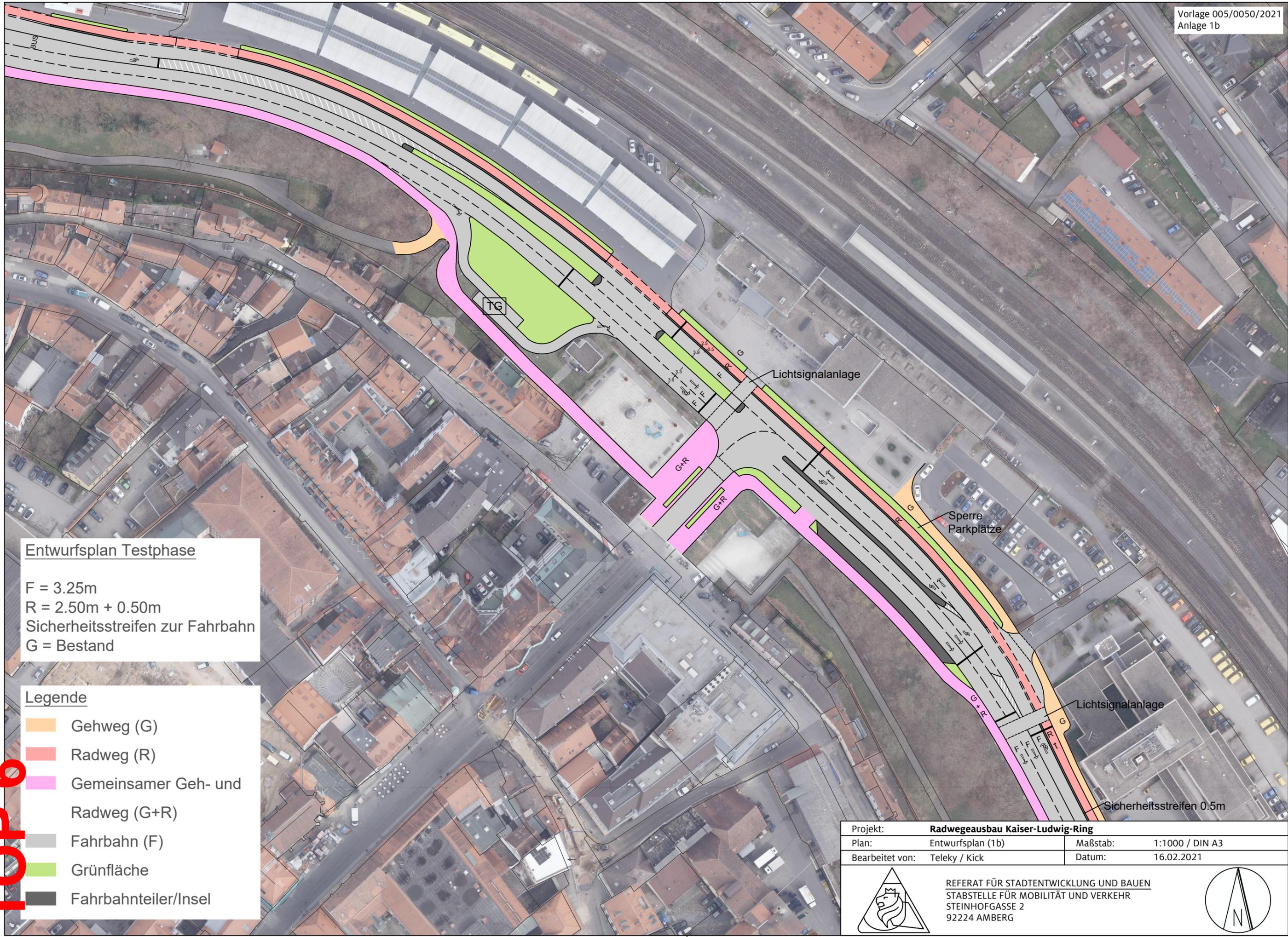
Projekt:	Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring		
Plan:	Entwurfsplan (1a)	Maßstab:	1:1000 / DIN A3
Bearbeitet von:	Teley / Kick	Datum:	16.02.2021



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 STABSTELLE FÜR MOBILITÄT UND VERKEHR
 STEINHOFASSE 2
 92224 AMBERG



TOP 6



Entwurfsplan Testphase

F = 3.25m
 R = 2.50m + 0.50m
 Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
 G = Bestand

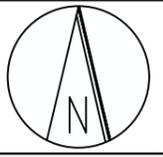
- Legende**
- Gehweg (G)
 - Radweg (R)
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg (G+R)
 - Fahrbahn (F)
 - Grünfläche
 - Fahrbahnteiler/Insel

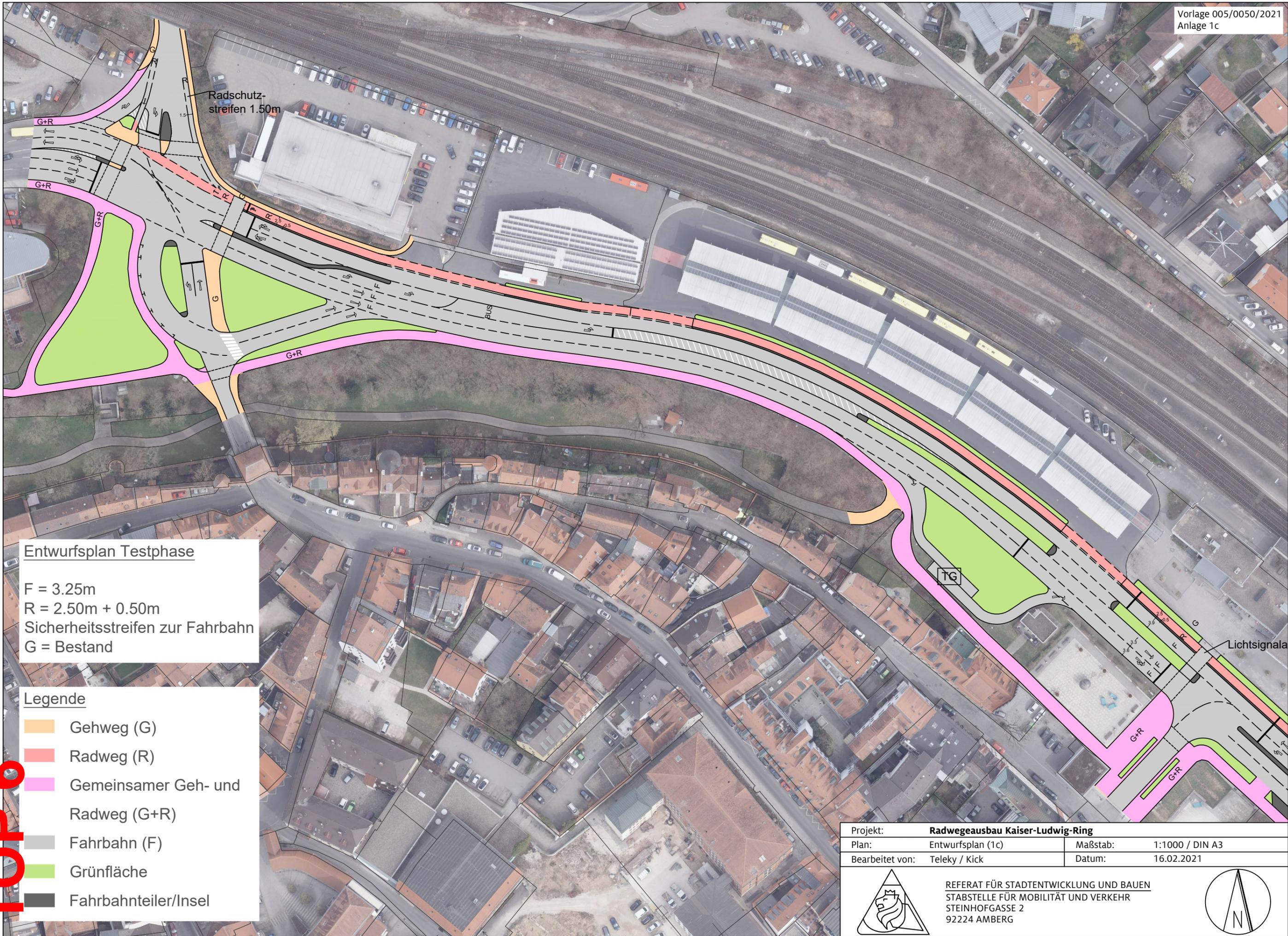
TOP 6

Projekt:	Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring		
Plan:	Entwurfsplan (1b)	Maßstab:	1:1000 / DIN A3
Bearbeitet von:	Teley / Kick	Datum:	16.02.2021



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 STABSTELLE FÜR MOBILITÄT UND VERKEHR
 STEINHOFGASSE 2
 92224 AMBERG





Entwurfsplan Testphase
 F = 3.25m
 R = 2.50m + 0.50m
 Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
 G = Bestand

- Legende**
- Gehweg (G)
 - Radweg (R)
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg (G+R)
 - Fahrbahn (F)
 - Grünfläche
 - Fahrbahnteiler/Insel

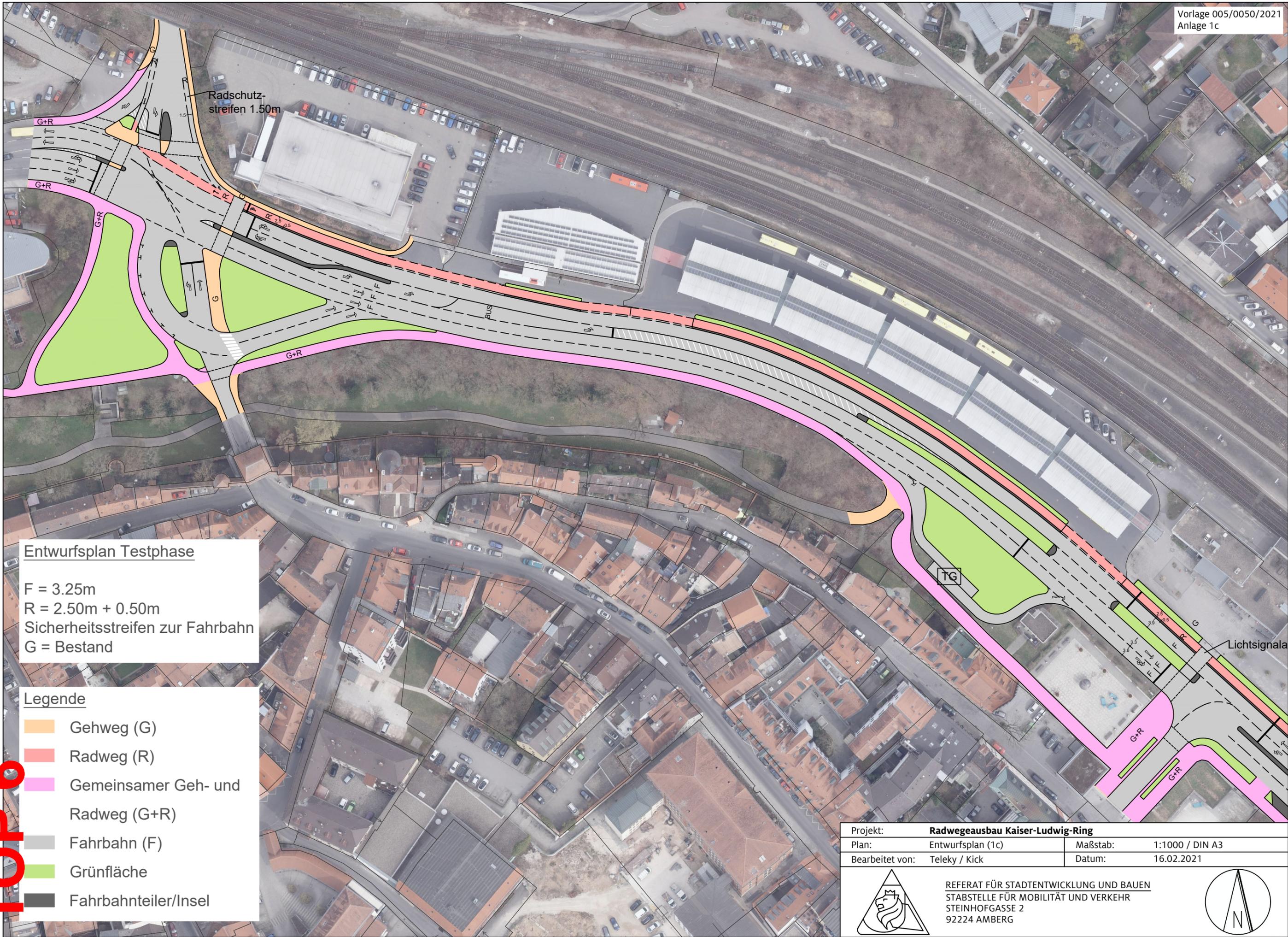
TOP 6

Projekt: Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring		Maßstab: 1:1000 / DIN A3
Plan: Entwurfsplan (1c)	Datum: 16.02.2021	
Bearbeitet von: Teiky / Kick		



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 STABSTELLE FÜR MOBILITÄT UND VERKEHR
 STEINHOFGASSE 2
 92224 AMBERG





Entwurfsplan Testphase
F = 3.25m
R = 2.50m + 0.50m
Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
G = Bestand

- Legende
- Gehweg (G)
 - Radweg (R)
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg (G+R)
 - Fahrbahn (F)
 - Grünfläche
 - Fahrbahnteiler/Insel

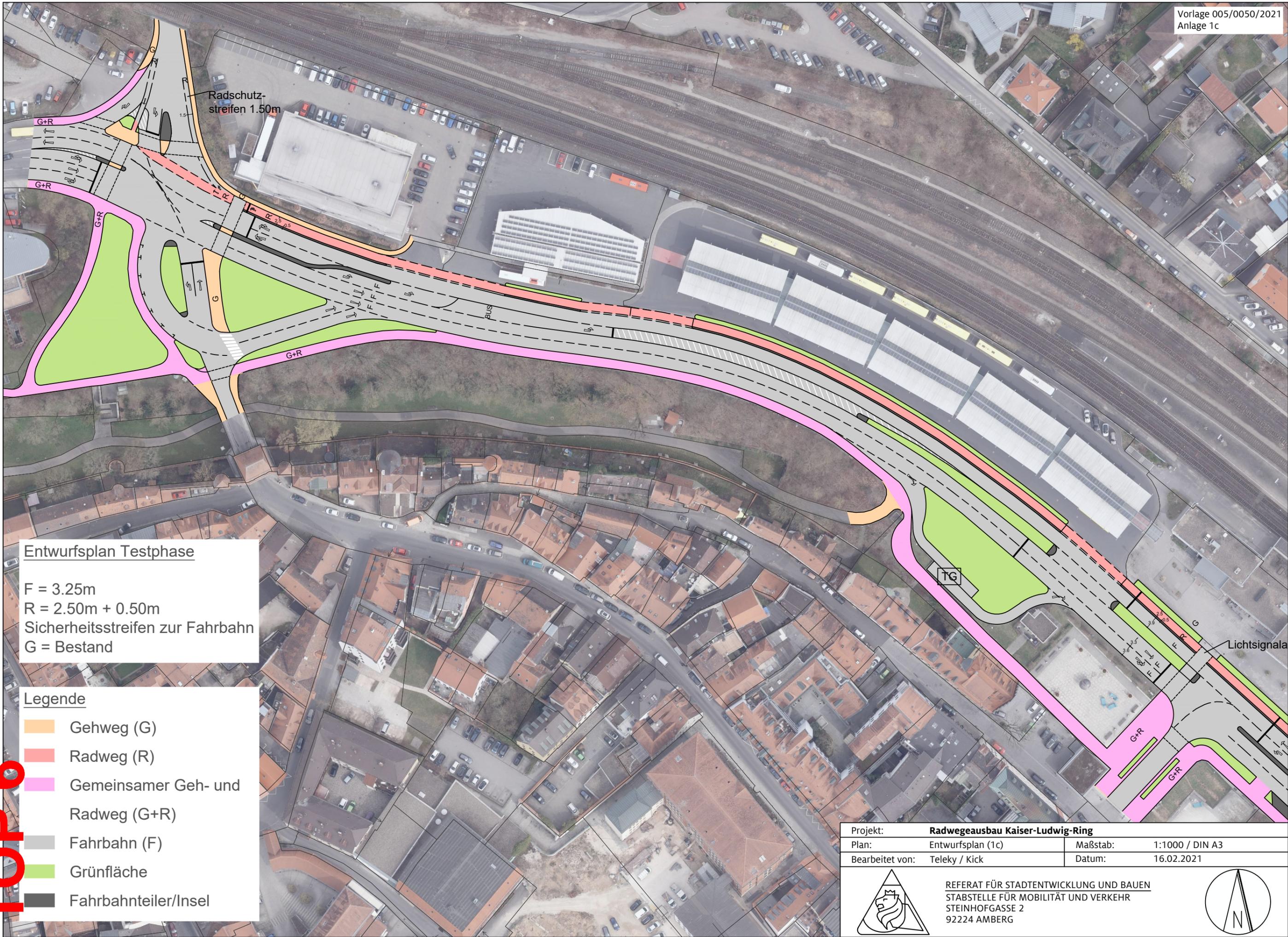
TOP 6

Projekt:	Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring		
Plan:	Entwurfsplan (1c)	Maßstab:	1:1000 / DIN A3
Bearbeitet von:	Teiky / Kick	Datum:	16.02.2021



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
STABSTELLE FÜR MOBILITÄT UND VERKEHR
STEINHOFGASSE 2
92224 AMBERG





Entwurfsplan Testphase
 F = 3.25m
 R = 2.50m + 0.50m
 Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
 G = Bestand

- Legende**
- Gehweg (G)
 - Radweg (R)
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg (G+R)
 - Fahrbahn (F)
 - Grünfläche
 - Fahrbahnteiler/Insel

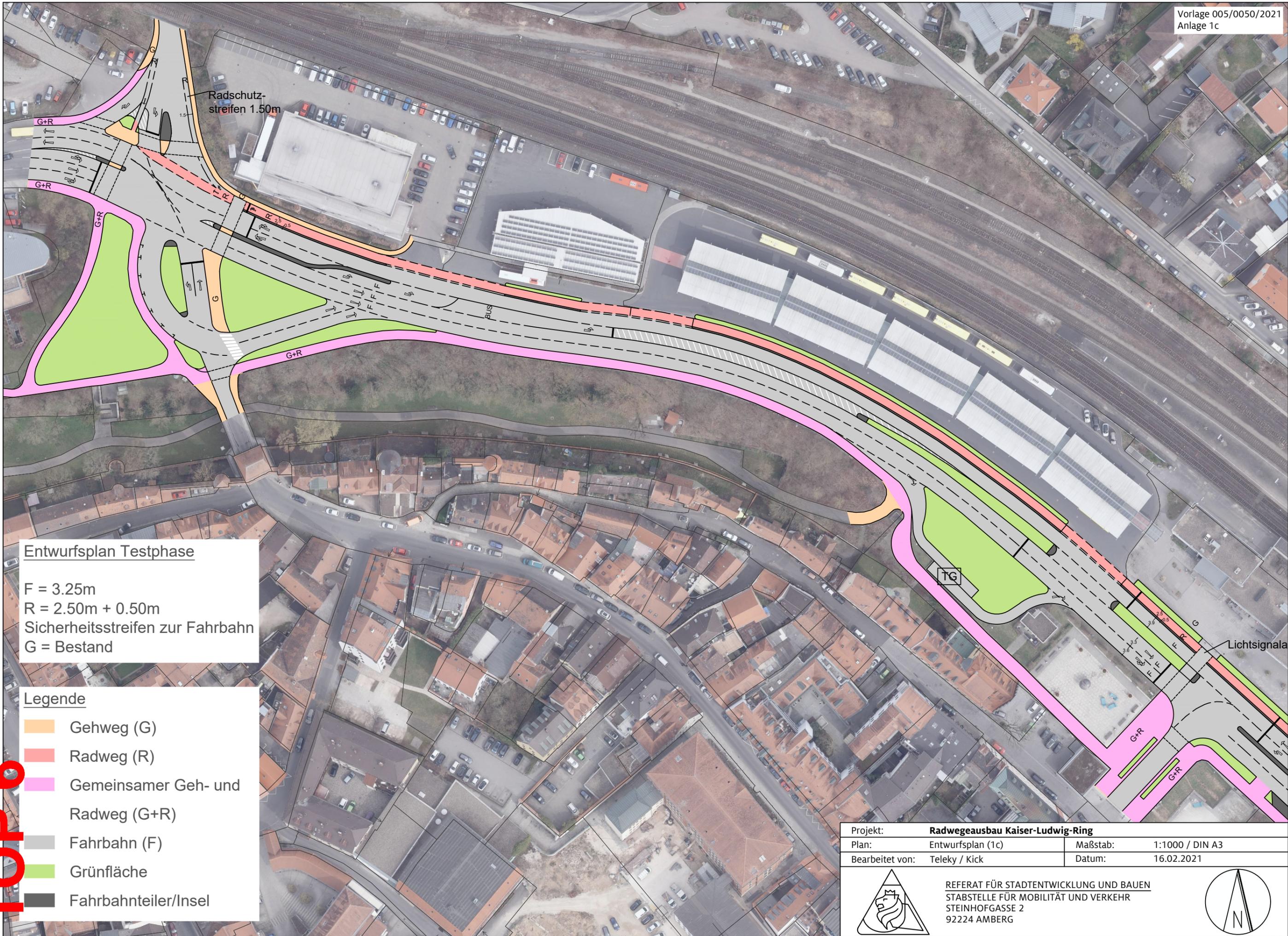
TOP 6

Projekt: Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring		Maßstab: 1:1000 / DIN A3
Plan: Entwurfsplan (1c)	Datum: 16.02.2021	
Bearbeitet von: Teley / Kick		



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 STABSTELLE FÜR MOBILITÄT UND VERKEHR
 STEINHOFGASSE 2
 92224 AMBERG





Entwurfsplan Testphase

F = 3.25m
 R = 2.50m + 0.50m
 Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
 G = Bestand

- Legende**
- Gehweg (G)
 - Radweg (R)
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg (G+R)
 - Fahrbahn (F)
 - Grünfläche
 - Fahrbahnteiler/Insel

TOP 6

Projekt: Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring		Maßstab: 1:1000 / DIN A3
Plan:	Entwurfsplan (1c)	Datum: 16.02.2021
Bearbeitet von:	Teley / Kick	



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 STABSTELLE FÜR MOBILITÄT UND VERKEHR
 STEINHOFGASSE 2
 92224 AMBERG





TOP 6

 Standorte Topo Box

Projekt:	Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring		
Plan:	Standorte zur Verkehrszählung	Maßstab:	1:2500 / DIN A3
Bearbeitet von:	Teley	Datum:	16.02.2021



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
STABSTELLE FÜR MOBILITÄT UND VERKEHR
STEINHOFASSE 2
92224 AMBERG



STEINGUTSTRAÙE:
 aktuell: Tempo 30 km/h,
 beidseitig Gehwege, beidseitige
 Radfahrschutzstreifen
 RVK-Nr: - : -
 Planung: Umbau bereits erfolgt

PFALZGRAFENRING:
 aktuell: Tempo 50 km/h,
 nordseitiger gemeinsamer Geh-
 und Radweg
 RVK-Nr: 141: Ausbau
 beidseitiger Radverkehrsanlagen
 Planung: Prüfung erfolgt nach
 Fertigstellung
 Kaiser-Ludwig-Ring

ZIEGELTORPLATZ:
 aktuell: gemeinsame Geh- und
 Radwege
 RVK-Nr: - : -
 Planung: Im Zuge Umbau
 Ziegeltorbrücke

BAHNHOFSTRAÙE:
 aktuell: Tempo 30 km/h,
 beidseitig Gehwege, Radverkehr
 im Mischverkehr mit MIV
 RVK-Nr: 60:
 Fahrradpiktogramme auf
 Fahrbahn
 Planung: Prüfung einer
 Fahrradstraße

MARIENSTRAÙE:
 aktuell: Tempo 30 km/h,
 beidseitig Gehwege, Radverkehr
 im Mischverkehr mit MIV
 RVK-Nr: Radverkehrsnetz
 Planung: -

MARIAHILFBERGWEG:
 aktuell: Tempo 50 km/h,
 einseitiger Gehweg, Radverkehr
 im Mischverkehr mit MIV
 RVK-Nr: 80: Freigabe für
 Radverkehr ergänzen
 Planung: erfolgt im Zuge Umbau
 Marienstraße

JAHNSTRAÙE:
 aktuell: Tempo 50 km/h,
 beidseitig Gehwege, Radverkehr
 im Mischverkehr mit MIV
 RVK-Nr: 127: Markierungslösung
 prüfen
 Planung: erfolgt im Zuge Umbau
 Marienstraße

MARIENSTRAÙE:
 aktuell: Tempo 50 km/h,
 westseitiger gemeinsamer Geh-
 und Radweg
 (Zweirichtungsverkehr)
 RVK-Nr: 82: Markierungslösung
 prüfen
 Planung: bereits begonnen,
 neuer Straßenquerschnitt,
 Reduzierung Parkplätze,
 Erhöhung Radwege+Grünflächen

**KREISVERKEHR AM
 NABBURGER TOR:**
 aktuell: unübersichtliche
 Verkehrsführung, fehlende
 Radverkehrsführung
 RVK-Nr: 131: Komplettumbau
 Knoten
 Planung: Abstimmung mit StBA-AS

REGENSBURGER STRAÙE:
 aktuell: Tempo 50 km/h,
 nordseitig Gehweg, Radverkehr
 frei (Zweirichtungsverkehr)
 RVK-Nr: 74: Radverkehr
 richtungstreu führen,
 Markierungslösung prüfen
 Planung: erfolgt mit Planung KV
 Nabburger Tor

KÜRFÜRSTENRING:
 aktuell: Tempo 50 km/h,
 nordseitig gemeinsamer Geh-
 und Radweg
 (Zweirichtungsverkehr)
 RVK-Nr: 132: Radeverkehr
 richtungstreu führen, Neubau
 südseitige Radverkehrsanlage
 Planung: erfolgt mit Planung KV
 Nabburger Tor

SCHLACHTHAUSSTRAÙE:
 aktuell: Tempo 50 km/h,
 beidseitige Gehwege,
 Radverkehr im Mischverkehr mit
 MIV
 RVK-Nr: 148: Beidseitige
 Schutzstreifen
 markieren
 Planung: erfolgt mit Planung KV
 Nabburger Tor

Projekt:	Radwegeausbau Kaiser-Ludwig-Ring - Radverkehrskonzept		
Plan:	Entwurfsplan Anschlussstellen	Maßstab:	1:2500 / DIN A3
Bearbeitet von:	Teley / Kick	Datum:	16.02.2021



REFERAT FÜR STADTENTWICKLUNG UND BAUEN
 STABSTELLE FÜR MOBILITÄT UND VERKEHR
 STEINHOFASSE 2
 92224 AMBERG



TOP 6



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	003/0003/2021
	Erstelldatum:	02.03.2021
	Aktenzeichen:	Dr. M./si
Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO); Antrag zu Verkehrssicherheit in Amberg der Freien Wähler vom 14.12.2020 hier: Geschwindigkeitsbeschränkungen vor dem Heilig-Geist-Stift und St. Benedikt		
Referat für Recht, Umwelt und Personal Verfasser: Söldner, Rudolf		
Beratungsfolge	17.03.2021	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, vor den Seniorenheimen „Heilig-Geist-Stift“ in der Infanteriestraße sowie „St. Benedikt“ in der Fleurystraße keine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h anzuordnen.

Sachstandsbericht:

Die Freien Wähler Amberg e.V. haben einen Antrag (Anlage 1) über Herrn Oberbürgermeister Michael Cerny an den Stadtrat gerichtet mit dem Inhalt, dass der Beschluss des Verkehrsausschusses vom 22.07.2020 zur o.a. Beschlussvorlage bzgl. der Entscheidung, vor den Seniorenheimen Heilig-Geist-Stift und St. Benedikt keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h einzurichten, auf unrichtig dargestellten Sachverhalten beruht und daher andere als im Verkehrsausschuss getroffene Entscheidungen herbeizuführen sind.

Zusammengefasst wird v.a. auf die Rechtslage hingewiesen. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) ist die Geschwindigkeit in der Regel auf 30 km/h zu beschränken, wenn eine der folgenden Voraussetzungen vorliegt:

1. die Einrichtung verfügt über einen direkten Zugang zur Straße
2. oder im Nahbereich der Einrichtung ist starker Ziel- und Quellverkehr vorhanden.

Im Ausnahmefall muss die Geschwindigkeit nicht auf 30 km/h abgesenkt werden, bei

1. negativen Auswirkungen auf den ÖPNV
2. oder einer drohenden Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen.

Nach § 11 Buchst. e) Nr. 1 der Geschäftsordnung der Stadt Amberg ist der Verkehrsausschuss zuständig für die Beschlussfassung.

Infanteriestraße/Seniorenheim Heilig-Geist-Stift

Im Antrag vom 14.12.2020 wird darauf hingewiesen, dass in der Beschlussvorlage 003/0015/2020, Verkehrsausschuss 22.07.2020, im letzten Absatz ausgeführt wird, dass in der Infanterie- und Fleurystraße mehrere Citybuslinien verkehren und hier auch Verkehrsverlagerungen auf andere Wohngebiete drohen.

Weiter wird ausgeführt, dass dies für die Infanteriestraße nicht zutrifft, da hier keine Citybuslinie verläuft. Die Antragsteller kommen daher zu dem Schluss, dass in der Infanteriestraße vor dem Seniorenheim Heilig-Geist-Stift die Geschwindigkeit auf 30 km/h nach den Bestimmungen der VwV-StVO zu begrenzen ist.

Es trifft zu, dass dies im letzten Absatz der Beschlussvorlage 003/0015/2020, Verkehrsausschuss 22.07.2020 falsch dargestellt wurde. In der Infanteriestraße verkehrt keine Citybuslinie.

Jedoch beruht die Entscheidung des Verkehrsausschusses vom 22.07.2020 nicht ausschließlich auf den Darstellungen des letzten Absatzes der betreffenden Beschlussvorlage.

Auszug aus der Beschlussvorlage 003/0015/2020:

„Beim Seniorenheim Heilig-Geist-Stift teilt die Geschäftsführerin und Heimleiterin mit Schreiben vom 10.06.2020 mit, dass das Heilig-Geist-Stift nicht unmittelbar an die Infanteriestraße angrenze. Zwischen dem Heim und der Straße befinde sich ein relativ großer, öffentlicher, parkähnlicher Bereich. Schon durch diesen sei eine hohe Sicherheit gewährleistet. Auch sei von Seiten der Bewohner und der Bewohnervertretung bislang kein Wunsch nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung aktiv an die Heimleitung herangetragen worden. Abgesehen davon, dass hier keinerlei Unfälle bekannt seien, nehme die Anzahl der gefährlichen Bewohner im Haus kontinuierlich ab, da ausschließlich Menschen mit einem Pflegegrad aufgenommen würden. Die Verantwortlichen des Heilig-Geist-Stiftes seien zwar weder für noch gegen 30 km/h, jedoch werde festgestellt, dass regelmäßig keine Beschwerden über zu schnelles Fahren in der Straße an die Heimleitung gehen und hier tendenziell ein „vernünftiger“ und langsamer Fahrstil allein schon durch die sonstigen Verhältnisse festzustellen sei.“

Für das Seniorenheim Heilig-Geist-Stift wurde demnach dargestellt, dass keine unmittelbare Angrenzung des Heimes zur Infanteriestraße und damit kein direkter Zugang besteht und durch den vorgelagerten Parkbereich des Seniorenheims Heilig-Geist-Stift auch kein starker Ziel- und Quellverkehr mit kritischen Begleiterscheinungen vorhanden ist. Dieser Schluss beruht auch auf der Einschätzung durch die Geschäftsführung bzw. Heimleitung, s.o.

Die Voraussetzungen der VwV-StVO zu § 41 StVO zu Zeichen 274 XI. sind damit nicht erfüllt.

In der Stellungnahme der Polizei vom 11.02.2021 wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass der Eingangsbereich des Seniorenheims Heilig-Geist-Stift so großzügig gestaltet ist, dass kein direkter Zugang besteht. Aus Sicht der Polizei ist damit ein ausreichender Schutz vor den Risiken des Straßenverkehrs gegeben, zumal am Kreisverkehr die Vorfahrt zu beachten ist und Fußgängern und Radfahrern im Einmündungsbereich Infanteriestraße der Vorrang zu gewähren sei und dadurch Kraftfahrer verhalten zu fahren haben.

Des Weiteren wurden seit 2012 nur 2 Verkehrsunfälle polizeilich erfasst. Hierbei handelte es sich um Kollisionen zwischen PKW und Fußgängern, jedoch nicht vor dem Seniorenheim Heilig-Geist-Stift, sondern in der Nähe der Pfleger-Kreuzung. Es waren hierbei keine Bewohner des Seniorenheims Heilig-Geist-Stift beteiligt und es wurde auch nicht die Fußgängerampel genutzt, die ein sicheres Überqueren der Fahrbahn ermöglicht hätte.

Die Voraussetzungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung sind nach Ansicht der Polizei hier nicht gegeben.

Durch den fehlenden direkten Zugang zur Infanteriestraße und dem Mangel einer Gefährdungslage ist es aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde, unabhängig von der Frage der ÖPNV-Befahrung, daher nicht erforderlich vor dem Seniorenheim Heilig-Geist-Stift eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h anzuordnen, auch nicht nach den Bestimmungen der VwV-StVO.

Fleurystraße/Seniorenheim St. Benedikt

Im Antrag vom 14.12.2020 wird darauf hingewiesen, dass im letzten Absatz der Beschlussvorlage für die Fleurystraße zwar Citybuslinien dargestellt wurden, jedoch negative Auswirkungen auf den ÖPNV nicht dargelegt wurden. Die Antragsteller kommen daher zu dem Schluss, dass ohne konkrete Auswirkung auf den ÖPNV die Geschwindigkeit in der Fleurystraße auf 30 km/h zu beschränken ist.

Auch für die Fleurystraße beruht die Entscheidung des Verkehrsausschusses nicht nur auf die Darstellungen des letzten Absatzes der Beschlussvorlage 003/0015/2020.

Auszug aus der Beschlussvorlage 003/0015/2020:

„Beim Seniorenheim St. Benedikt wird nochmals auf die Beschlussvorlage 003/0028/2017 vom 26.07.2017 hingewiesen. Die Heimleitung hat damals nach Rücksprache mit dem Heimbeirat und dem Leitungsteam für die Bewohner kein Gefährdungspotential gesehen. Der Ausgang des Heimes sei nicht direkt an der Straße und durch die Parkplätze entlang der Fleurystraße und durch die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge sei das Tempo der durchfahrenden Fahrzeuge schon reduziert. Außerdem würden die Heimbewohner zu den Ärzten auf der gegenüberliegenden Straßenseite durch Personal bzw. den sozialen Dienst begleitet. Als weitere Sicherungsmaßnahme wurde im Jahr 2017 im Durchgang zum Seniorenheim ein Sender angebracht, der den Mitarbeitern eine Meldung auf die Diensttelefone sende, wenn ein dementer Bewohner den Innenhof verlasse. Somit werde keine Notwendigkeit gesehen, hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h anzuordnen.“

Für St. Benedikt wurde dargestellt, dass trotz Angrenzung des Heimes an die Fleurystraße kein direkter Zugang zur Straße besteht und auch kein starker Ziel- und Quellverkehr mit kritischen Begleiterscheinungen vorhanden ist. Dieser Schluss beruht auch auf der Einschätzung durch die Heimleitung, s.o..

Etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV wurden dargelegt, jedoch allgemein gehalten. In der Stellungnahme des ZNAS vom 10.06.2020 führt der Geschäftsführer an, dass durch stark zunehmenden Individualverkehr und durch Ampelschaltungen der Druck auf die Umläufe der Citybuslinien zugenommen hat. Weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen würden diesen Druck erhöhen, und damit sind etwaige negative Auswirkungen zu befürchten. Die Polizei weist in der Stellungnahme vom 11.02.2021 darauf hin, dass die Fleurystraße als qualifizierte Kreisstraße Teil des Verkehrsnetzes des ÖPNV ist, Beeinträchtigungen kann sie nicht abschließend beurteilen.

Rein rechnerisch ergibt sich bei einer Geschwindigkeitsreduzierung um 20 km/h auf einer Strecke von bspw. 250 m ein Zeitverlust von 45 Sekunden. Im Verhältnis zu einem Umlauf von max. 28 Minuten bedeutet dies einen Unterschied von ca. 2,7 %. Inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung sich tatsächlich auswirkt, hängt von weiteren Faktoren ab, wie Verzögerungen durch Abbremsen, Beschleunigen, etc.. Auf eine konkrete Überprüfung wird verzichtet, da der empfohlene Beschluss nicht auf etwaige negative Einflüsse auf den ÖPNV gestützt werden soll.

Die Polizei weist darauf hin, dass in der Fleurystraße im Bereich des Seniorenheims St. Benedikt in den letzten 5 Jahren kein Unfall mit Fußgängerbeteiligung gemeldet wurde. Sie regt aber unter anderem an, dass eine Querungshilfe, z.B. in Form einer Verkehrsinsel, bereits eine leichtere Querung für Personen mit Einschränkungen bedeuten könnte.

Aufgrund des mangelnden direkten Zugangs sind auch hier die Voraussetzungen der VwV-StVO zu § 41 StVO zu Zeichen 274 XI. nicht erfüllt. Darüber hinaus wäre, selbst bei Vorliegen eines direkten Zugangs, eine Ausnahme wegen der negativen Auswirkungen auf den ÖPNV möglich. Eine geringere Gefährdung von Fußgängern durch eine Geschwindigkeitsreduzierung müsste dann gegen den Zeitverlust beim ÖPNV abgewogen werden.

Es ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde nicht zwingend erforderlich, in der Fleurystraße vor dem Seniorenheim St. Benedikt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h anzuordnen. Die Anregung der Polizei auf eine Querungshilfe könnte einen möglichen Kompromiss aus zusätzlichem Sicherheitsgewinn und hinnehmbarer Minimierung von Zeitverlusten darzustellen.

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

b) Haushaltsmittel

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

Anlagen:

1. Antrag der Freien Wähler vom 14.12.2020
2. Beschlussvorlage 003/0015/2020, Verkehrsausschuss 22.07.2020
3. Beschlussvorlage 003/0028/2017, Verkehrsausschuss 26.07.2017
4. Beschlussvorlage 003/0008/2017, Verkehrsausschuss 15.03.2017
5. Stellungnahme PI Amberg vom 11.02.2021
6. VwV-StVO – Fußnote 3 zu § 40

Dr. Bernhard Mitko
Referatsleiter
Berufsmäßiger Stadtrat



Stadtverband Amberg

Absender: Dr. Eberhard Meier
Paradeplatz 10, 92224 AMBERG

FW-Fraktion
Hopfenleite 10, 92224 AMBERG

Stadt Amberg
Herrn Oberbürgermeister Michael Cerny
Marktplatz 11
92224 AMBERG

Oberbürgermeister - Eingang		
16. DEZ. 2020		Hopfenleite
Ref. 21/12	Zw. Bescheid	bis/am
03/03.20	Ereidigung	
Kopie an	z. Kenntnis	
	Rücksprache	
	Nachgespr.	

Amberg, 14. Dezember 2020

Antrag zu Verkehrssicherheit in Amberg

hier: Geschwindigkeitsbeschränkung vor dem Heilig-Geist-Stift und St. Benedikt

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Cerny,

der Stadtrat möge beschließen, die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich des Seniorenheims Heilig-Geist-Stift auf Tempo 30 km/h zu beschränken, und diese streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung ggf. auch am Heim St. Benedikt anordnen.

Aufgrund der zunehmenden altersbedingten Einschränkungen der Bewohner, wie Seh- und Hörschwäche, eingeschränkte Mobilität, kognitive Beeinträchtigung, besteht vor beiden Einrichtungen ein besonderes Schutzbedürfnis für die Senioren.

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 22.07.2020 u.a. festgestellt, dass vor „den Seniorenheimen „Heilig-Geist-Stift“ in der Infanteriestraße sowie „St. Benedikt“ in der Fleurystraße „... keine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h erforderlich“ seien. Dieser Teil des Beschlusses beruht offensichtlich auf nicht zutreffende bzw. nicht nachgewiesene Angaben in der Darstellung des Sachstandes. Im letzten Absatz der Beschlussvorlage wird ausgeführt, dass Ausnahmetatbestände erfüllt seien, „da in der Infanterie- und Fleurystraße mehrere Citybuslinien verkehren und hier auch Verkehrsverlagerungen auf andere Wohnstraßen drohen.“

Das trifft in der Infanteriestraße nicht zu. Der ÖPNV befährt die Infanteriestraße nicht. Auch eine Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen droht nicht, da es keine möglichen Umwege über Wohnnebenstraßen gibt. Gemäß den Bestimmungen der VwV-StVO ist daher auf der Infanteriestraße am Heilig-Geist-Stift die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken.

In der Fleurystraße verkehren die Citybusse der Linien 6 und 10. Jedoch ist nicht dargelegt, dass durch die Tempobeschränkung negative Auswirkungen auf den ÖPNV zu befürchten sind. Das Gleiche gilt für eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen. Sollte nicht eine der Befürchtungen dargelegt werden können, ist auch auf der Fleurystraße bei St. Benedikt die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken.

Weitere Einzelheiten zu Sachstand und Begründung enthält die Anlage (Teil des Antrags).

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Eberhard Meier
Stadtrat und Stellvertretender Fraktionsvorsitzender

Vorbemerkung zur Rechtslage

Der Grundsatz, dass Beschränkungen ... des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das **allgemeine Risiko** einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, **gilt** gemäß § 45 StVO **innerörtlich nicht** für **Geschwindigkeitsbeschränkungen** von 30 km/h im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Schulen, Altenheimen und ähnlichen Einrichtungen (siehe Fußnote¹).

Das allgemeine Risiko einer Gefährdung der in § 45 StVO angeführten Rechtsgüter² kann vor beiden Heimen nicht ausgeschlossen werden.

Nach der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO) ist die **Geschwindigkeit in der Regel auf 30 km/h** zu beschränken, wenn eine der folgenden **Voraussetzungen** (siehe Fußnote³ Satz 1) vorliegt:

1. die Einrichtung verfügt über einen direkten Zugang zur Straße
2. oder im Nahbereich der Einrichtung ist starker Ziel- und Quellverkehr vorhanden

Im **Ausnahmefall** (siehe Fußnote³ Satz 3) muss die Geschwindigkeit **nicht auf 30 km/h** abgesenkt werden, bei

1. negativen Auswirkungen auf den ÖPNV
2. oder einer drohenden Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen

Im Einzelfall ist zu prüfen, ob einer oder beide o.a. Ausnahmefälle einen Verzicht auf Tempo 30 km/h rechtfertigen. Prüfungsmaßstab ist **dann** die Gesamtabwägung unter Einbeziehung der Größe der Einrichtung und der Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (siehe Fußnote³ Satz 3 und 4).

Anmerkung: Es werden Gesichtspunkte vorgetragen, die eine erneute Befassung mit der Angelegenheit erforderlich machen, auch wenn der Verkehrsausschuss auf Grund des FW-Antrags vom 19.12.2019 bereits die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung vor den Seniorenheimen Heilig-Geist-Stift und St. Benedikt in seiner Sitzung am 22.07.2020 ablehnte.

Seniorenzentrum **Heilig-Geist-Stift**

Die in der Mobilität eingeschränkten Bewohner queren die Infanteriestraße, um z.B. zum Nahversorger Lidl oder zum Katharinenfriedhof an der gegenüberliegenden Straßenseite zu kommen. Das allgemeine Risiko einer Gefährdung ist gegeben.

Das Heilig-Geist-Stift verfügt über einen direkten Zugang zur Infanteriestraße (Haupteingang). Es liegt mit dem heimeigenen Parkplatz unmittelbar an der Infanteriestraße. Die Feststellung der Heimleitung, dass das Gebäude des Stifts nicht unmittelbar an die Infanteriestraße angrenze, ändert nichts an der Tatsache, dass die Einrichtung einen direkten Zugang zur Infanteriestraße hat.

Negative Auswirkungen auf ÖPNV sind nicht zu befürchten. Es fährt kein Citybus durch die Infanteriestraße, schon gar nicht auf mehreren Linien. Es droht auch keine Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen, da es keinen möglichen Umweg über Wohnnebenstraßen gibt.

Ergebnis: Da die Voraussetzung, direkter Zugang zur Straße, vorliegt und keine der Ausnahmen, etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen, greift, ist die Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen.

Seniorenheim **St. Benedikt**

Die in der Mobilität eingeschränkten Bewohner queren die Fleurystraße, um z.B. zu den Ärzten, zu den Läden (Bäcker, Metzger usw) oder dem Imbiss auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu kommen. Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) gibt es vor St Benedikt nicht. Das allgemeine Risiko einer Gefährdung ist gegeben.

Das Heim verfügt über einen direkten Zugang zur Fleurystraße.

Durch die Fleurystraße führen die Citybuslinien 6 und 10. An beiden Enden der rund 400 m langen Straße liegt eine Bushaltestelle, die ggf angefahren werden muss. Es ist daher weitgehend auszuschließen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Fleurystraße auf etwa 40 Meter vor „St. Benedikt“ negative Auswirkungen auf den ÖPNV hat.

Grundsätzlich ist anzuzweifeln, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf eine so kurze Strecke zum Abweichen von der Fleurystraße (AM 1; s. Fußnote ³ Satz 2) verleiten könnte. Möglich wäre eine Umfahrung über Bethoven- und Steinhäuserstraße. Diese würde jedoch keinen Zeitgewinn bringen. Da die Obertraut- und Wahlstraße noch weniger für eine Umgehung geeignet sind, ist auszuschließen, dass eine Verkehrsverlagerungen auf die Wohnnebenstraßen droht.

Ergebnis: Die Voraussetzung für eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung, direkter Zugang zur Straße, liegt vor. Wenn nicht wider Erwarten mindestens einer der Ausnahmetatbestände, negative Auswirkungen auf den ÖPNV oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen, glaubhaft dargelegt (Beweislastumkehr) werden kann, ist die Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen.

Fußnote 1: StVO § 45 Absatz 9 Satz 3 und 4

„... ¹Verkehrszeichen ... ³Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. ⁴Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von

1. ...
6. **innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h** (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) **im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.**“

Fußnote 2: U.a. Verkehrssicherheit, Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm und Abgasen

Fußnote 3: VwV-StVO Zu § 40 Zu Zeichen 274 XI.

¹Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die **Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -knippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf 30 km/h** zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen **direkten Zugang zur Straße** verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. ²Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).

³Im **Ausnahmefall** kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige **negative Auswirkungen auf den ÖPNV** (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende **Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen** zu befürchten ist. ⁴In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. ...“

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	003/0008/2017
	Erstelldatum:	21.02.2017
	Aktenzeichen:	Dr. M/si
Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO); Prüfung der Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor Amberger Schulen und Seniorenheimen		
Referat für Recht, Umwelt und Personal Verfasser: Gräml, Reinhard		
Beratungsfolge	15.03.2017	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (Zeichen 274-53, 278-53 StVO) in der Hirschauer Straße vor der Volksschule Ammersricht, in der Raigeringer Straße vor dem Gregor-Mendel-Gymnasium, in der Krumbacher Straße vor der Dreifaltigkeitsschule, im Häustbergweg vor der Dreifaltigkeits-Grundschule (ehemaliges Schulhaus Raigerung), in der Luitpoldstraße vor der Luitpoldschule, in der Fuggerstraße vor der Staatl. Realschule und in der Gymnasiumstraße vor dem Erasmus-Gymnasium.

Vor den Seniorenheimen Seniorenzentrum HI-Geist-Stift, Infanteriestraße, Haus der Senioren St. Benedikt, Fleurystraße und Bürgerspital, Schlachthausstraße, bleibt es bei der bisherigen innerörtlichen Verkehrsregelung von 50 km/h.

Sachstandsbericht:

Die Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung ist am 14.12.2016 in Kraft getreten. Damit wird u.a. insbesondere Tempo 30 vor Schulen, Kindergärten und weiteren Einrichtungen erleichtert. Es entfällt der sogenannte besondere Gefährdungsnachweis nach § 45 Abs. 9 StVO gegenüber der bisherigen Regelung in drei Fallgruppen.

Dort war in der Vergangenheit für die Beschränkung des fließenden Verkehrs für jeden Einzelfall nach Satz 3 der Vorschrift erforderlich, dass eine 30 % höhere Gefahr im Vergleich zu anderen Straßen vorliegen muss. Dieser besondere Gefahrennachweis entfällt nun u.a. für innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern (§ 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO).

In Amberg stellt sich die die Lage wie folgt dar:

Vor folgenden Schulen und Pflegeheimen besteht bereits 30 km/h in Form einer Tempo 30-Zone:

Schulen:

- Albert-Schweitzer-Schule, Rotkreuzplatz 9
- Barbara-/Willmannschule, Raiffeisenstr. 2/2a
- Max-Josef-Schule, Max-Josef-Str. 3
- Städt. Wirtschaftsschule, Ziegelgasse 7
- Staatl. Berufsschule, Berufsfachschule/FOS/BOS, Raigeringer Str. 27/27a
- Dr.-Johanna-Decker-Schulen, Schulgasse 2

Pflege- und Altenheime:

- Caritas-Altenheim, Friedlandstr. 2
- Seniorenheim der Diakonie, Hellstr. 3
- Caritasheim, Zeughausstr. 4

Somit ist über die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor folgenden Schulen und Pflegeheimen zu entscheiden:

Schulen:

- Volksschule Ammersricht, Bruder-Konrad-Weg 1 für die Hirschauer Straße
- Dreifaltigkeitsschule, Krumbacher Str. 2 für die Krumbacher Straße
- Gregor-Mendel-Gymnasium, Moritzstr. 1 für die Raigeringer Straße
- Dreifaltigkeits-Grundschule, -Schulhaus Raigering- , Häustbergweg 10 für den Häustbergweg
- Luitpoldschule, Luitpoldstr. 1 für die Luitpoldstraße
- Staatl. Realschule, Fuggerstr. 15 für die Fuggerstraße
- Erasmus-Gymnasium, Gymnasiumstr. 7 für die Gymnasiumstr.

Beim „Max-Reger-Gymnasium“ erübrigt sich diese Frage aufgrund seiner Lage (Erreichbarkeit durch eine Unterführung und über die Allee oberhalb des vierspurigen Kaiser-Wilhelm-Rings).

Pflege- und Altenheime:

- Bürgerspital, Schlachthausstr. 10 b für die Schlachthausstraße
- Seniorenzentrum Hl.-Geist-Stift, Infanteriestr. 16 für die Infanteriestraße
- Haus der Senioren St. Benedikt, Fleurystr. 24-26 für die Fleurystraße

Das Stadtplanungsamt teilte dazu mit E-Mail vom 20.02.2017 mit, dass eine Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus verkehrsplanerischer Sicht bei den geringer frequentierten und nicht klassifizierten Straßen, wie z.B. Hirschauer Straße, Häustbergweg, Luitpoldstraße, Gymnasiumstraße unproblematisch sei. In stark frequentierten und meistens auch klassifizierten Straßen könne eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h durchaus die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen und lasse unerwünschte Nebenwirkungen befürchten wie z.B. Nichtfunktionieren der grünen Wellen sowie vermehrtes Parken auf den Fahrbahnen in den geschwindigkeitsbeschränkten Abschnitten.

Der Sachbearbeiter Verkehr bei der Polizeiinspektion Amberg nahm mit E-Mail vom 20.02.2017 ebenfalls dazu Stellung. Danach bestehe seitens der Polizei kein Grund, an den aufgeführten Schulen und Seniorenheimen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Nach der Unfallstatistik musste in den letzten 3 Jahren im Stadtgebiet lediglich ein Geschwindigkeitsunfall aufgenommen werden, bei dem ein Fußgänger verletzt wurde. Dieser Verkehrsunfall habe sich in der Innenstadt in der Tempo 30-Zone ereignet. In den genannten Bereichen seien in diesem Zeitraum keine geschwindigkeitsbedingten Verkehrsunfälle festgestellt worden. Im Bereich der Hauptverkehrsstraßen könne daher auch kein Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts begründet werden. Eine solche Maßnahme würde auch nach Auffassung der Polizei keinen Sicherheitsgewinn mit sich bringen und könne ggf. sogar eine kontraproduktive Wirkung erzeugen.

Das Straßenverkehrsamt und der Örtliche Verkehrssicherheitsbeauftragte der Stadt Amberg sind jedoch der Auffassung, dass aufgrund der neuen Gesetzeslage eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor den Schulen angeordnet werden sollte, wo derzeit noch Tempo 50 km/h gilt. Diesbezüglich sind insbesondere in den letzten Jahren von den Schulleitungen der Staatl. Realschule, des Gregor-Mendel-Gymnasiums und der Volksschule Ammersricht schon Anträge gestellt und von der Verkehrsbehörde aufgrund der ursprünglichen Gesetzeslage abschlägig beschieden worden.

Unabhängig davon, dass nun ein besonderer Gefahrennachweis nicht mehr erforderlich ist, kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auch damit begründet werden, dass das unvernünftige Verhalten von Schülern, aber auch von Eltern, die Kinder insbesondere durch Hol- und Bringdienste gefährden, vor allem bei Schulen grundlegend und gehäuft festzustellen ist und deshalb Geschwindigkeitsreduzierungen rechtfertigen.

Dieses Gefährdungspotential sieht das Straßenverkehrsamt allerdings nicht bei den o.g. drei Seniorenheimen, die derzeit nicht in Tempo 30-Zonen liegen. Insbesondere lässt auch die bauliche Gestaltung bei den Seniorenheimen mit großzügig gestalteten Vorplätzen nicht befürchten, dass Senioren hier besonders gefährdet sind, so dass man hier bei der üblichen innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h bleiben kann.

Dr. Bernhard Mitko
Referatsleiter
Berufsmäßiger Stadtrat



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	003/0015/2020
	Erstelldatum:	29.06.2020
	Aktenzeichen:	Ref. 3 Dr. M/De
Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO); Antrag der Freien Wähler Amberg e.V. zu Verkehrssicherheit und Umweltschutz in Amberg; Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor Seniorenheimen		
Referat für Recht, Umwelt und Personal Verfasser: Gräml, Reinhard		
Beratungsfolge	22.07.2020	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (Zeichen 274-30) im Haager Weg vor dem Seniorenheim „Wallmenich-Haus“ aus beiden Fahrtrichtungen wird beschlossen. Unter den Verkehrszeichen 274-30 („30“) sind zudem die Zusatzzeichen 1012-52 („Altenheim“) anzubringen. Das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung ist jeweils mit Zeichen 278-50 („50“) anzuzeigen.

Vor den Seniorenheimen „Heilig-Geist-Stift“ in der Infanteriestraße sowie „St. Benedikt“ in der Fleurystraße sind keine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h erforderlich.

Sachstandsbericht:

Der Stadtverband Amberg der Freien Wähler Amberg e.V. stellte am 18.12.2019 den Antrag, bei allen einschlägigen Einrichtungen der Stadt, in deren unmittelbaren Bereich noch keine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeordnet ist, nochmals zu prüfen, ob ein Ausnahmefall wegen negativer Auswirkungen auf den ÖPNV oder drohender Verkehrsverlagerungen auf die Wohnnebenstraßen vorliegt. Wenn dies nicht der Fall ist, sollte die Verwaltung beauftragt werden, die erleichterte streckenbezogene Geschwindigkeitsanordnung von 30 km/h umzusetzen.

Da in der Vergangenheit bereits alle Kindergärten, Schulen, Altenheime und sonstigen vergleichbaren Einrichtungen auf die neue Rechtslage hin überprüft wurden, hat das Straßenverkehrsamt die noch verbliebenen drei einschlägigen Einrichtungen im Bereich der Seniorenheime, Wallmenich-Haus, Heilig-Geist-Stift und St. Benedikt, bei denen noch keine 30 km/h angeordnet wurden, nochmals auf die geltende Rechtslage hin überprüft.

Nach dieser Rechtslage ist gemäß Randnummer 13 zur Verwaltungsvorschrift (VwV) zum Zeichen 274 StVO die Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen und sonstigen vergleichbaren Einrichtungen in der Regel auf 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen

Begleiterscheinungen (z.B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. **Im Ausnahmefall** muss die Geschwindigkeit nicht auf 30 km/h abgesenkt werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. Störung des Taktfahrplanes) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind die Größe der Einrichtung und die Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z.B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen.

Der Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberpfalz (ZVKVS) hat im Bereich Haager Weg zwei Topo-Messungen im Zeitraum 09.12.2019 bis 16.12.2019 durchgeführt.

Folgende Werte wurden ermittelt:

Messstelle Haager Weg Höhe Uhlandstraße:

Gemessene Fahrzeuge:	39.218	
Fahrzeuge über 39 km/h:	27.816	ca. 71 %
Fahrzeuge unter 39 km/h:	11.402	ca. 29 %

Messstelle Haager Weg Höhe Eingang Wallmenich-Haus (Haus-Nummer 4):

Gemessene Fahrzeuge:	37.338	
Fahrzeuge über 39 km/h:	15.928	ca. 43 %
Fahrzeuge unter 39 km/h:	21.410	ca. 57 %

Nach Mitteilung des ZVKVS sei der betrachtete Geschwindigkeitsbereich auf Grund der Vorgaben des Bußgeldkataloges auf 39 km/h gewählt, d.h. der Bußgeldkatalog greift erst aber einer gefahrenen Geschwindigkeit von 39 km/h oder höher. Wie sich in der Messung an der konkreten Messstelle Wallmenich-Haus Nr. 4 zeige, bewegten sich ca. 57 % der gemessenen Fahrzeuge bereits im angestrebten Bereich und das ohne zusätzliche Beschränkung auf 30 km/h. Insofern spräche das gegen eine Anordnung von 30 km/h.

Auch der Sachbearbeiter Verkehr bei der Polizeiinspektion Amberg spricht sich in einer Stellungnahme vom 09.06.2020 gegen eine Anordnung von 30 km/h aus. Als Begründung wird angeführt, dass das Wallmenich-Haus über den Haager Weg erschlossen sei und vom Haager Weg auch die Zufahrt zum Parkplatz für den Besucherverkehr, der ausreichend dimensioniert angelegt wurde, erfolge. Somit sei ein Parken vor dem Pflegeheim auf der Straße grundsätzlich nicht erforderlich. Auch der Bring- und Holverkehr finde auf dem Grundstück des Pflegeheimes statt. Somit bestehe im Nahbereich des Wallmenich-Hauses für den Besucherverkehr kein erhöhtes Verkehrsrisiko. Senioren, die das Wallmenich-Haus verlassen – mit oder ohne Gehhilfe – könnten den unmittelbar vorbeiführenden Gehweg gefahrlos benutzen. Eine sichere Querungsmöglichkeit bestehe fußläufig am ca. 50 m entfernten Kreisverkehr Haager Weg/Sebastianstraße. Die Absenkung der Geschwindigkeit im Bereich Wallmenich-Haus bringe nach Ansicht der Polizei keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn, außer, dass sich die Verkehrsströme verlagern und dann insgesamt weniger Fahrzeuge den Haager Weg benutzen würden. Die Ortsstraße mit Verbindungsfunktion vom Stadtteil Gailoh zur Innenstadt werde in ihrer Leistungsfähigkeit Stück für Stück weiter eingeschränkt. Zwischen Friedrich-Ebert-Straße und dem Kreisverkehr wurde im Bereich der Montessori-Schule bereits die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Bei einer weiteren Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Bereich des Wallmenich-Hauses müsse ggf. die Taktung der Stadtbusse angepasst werden. Ob hier dann die Anschlüsse der Buslinie im Netz des ÖPNV überhaupt noch gehalten werden könnten, müsse seitens des Zweckverbands Nahverkehr Amberg-Sulzbach (ZNAS)

überprüft werden. Auch im Hinblick auf die Unfallstatistik sei hier eine Absenkung der allgemeinen Geschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h nicht zu befürworten.

Das Straßenverkehrsamt hat wegen der Einlassung der Polizei, dass evtl. die Taktung der Stadtbusse angepasst werden müssten, den ZNAS um Stellungnahme gebeten. In der Stellungnahme vom 10.06.2020 teilte der Geschäftsführer des ZNAS mit, dass die Umläufe der Citybuslinien durch den stark zugenommenen Individualverkehr und zum Teil durch die Ampelschaltungen extrem unter Druck stünden. Während die Umläufe von max. 28 Minuten vor einigen Jahren noch problemlos umsetzbar waren, stünden diese zwischenzeitlich vor allem zu den Hauptverkehrszeiten enorm unter Druck. Es käme immer häufiger vor, dass die Umlaufzeit nicht mehr eingehalten werden könne und dadurch am Zentralen Omnibusbahnhof die Umstiege auf andere Citybuslinien nicht mehr eingehalten werden könnten. Linienbetreiber würden zwischenzeitlich bereits empfehlen, die Reise eine Fahrt früher anzutreten. Wenn dann noch besondere Umstände wie z.B. Baustellen hinzukämen, könnten die Anschlüsse oft den ganzen Tag über nicht eingehalten werden. Dies bedeute, dass jede Änderung, die Auswirkungen auf die Umlaufzeit habe, den Fahrplan und die Anschlüsse noch instabiler werden lasse. Im maßgeblichen Bereich wäre vor allem die Citybuslinie 4 betroffen und das jede halbe Stunde. Zwar dürften sich die Auswirkungen auf einige Zehner-Sekunden beziffern lassen. Gerade aber die Summe der Maßnahmen der letzten Jahre, die Auswirkungen auf die Umlaufzeiten haben, bedeuteten, dass auch jede neue Veränderung die vorgenannten Auswirkungen auf die Anschlussstabilität und –sicherheit haben werde. Dies gelte grundsätzlich für alle ÖPNV -Linien im Stadtgebiet und grundsätzlich ganztags, wenn auch mit ganz besonderer Bedeutung zu den Hauptverkehrszeiten. Daher wäre es in allen Bereichen, in denen ÖPNV durchgeführt werde, wirklich ernsthaft zu prüfen, ob eine weitere flächenhafte Geschwindigkeitsbeschränkung wirklich erforderlich sei oder z.B. eine intensivere Überwachung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten nicht zielführender für mehr Sicherheit wäre. Telefonisch hat dazu die Fa. Bruckner als Betreiber der betroffenen Linie gegenüber Dr. Mitko mitgeteilt, dass wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf die Pünktlichkeit der konkreten Buslinie keine negativen Auswirkungen haben werde.

In einer von der Regierung der Oberpfalz angeforderten Stellungnahme zu diesem Antrag weist diese explizit darauf hin, dass durch die neue Regelung in der StVO die Beweislast für die Kommunen umgekehrt werde. Danach habe die Straßenverkehrsbehörde Besonderheiten nachzuweisen, die es rechtfertigen würden, von einer Beschränkung auf 30 km/h abzusehen. Ein Automatismus würde nicht bestehen, auch sei es unerheblich, ob an der fraglichen Stelle bereits Unfälle vorgekommen seien oder nicht. Entscheidend seien die Verhältnisse im Einzelfall.

Das Straßenverkehrsamt ist daher unter Einbeziehung dieser Stellungnahme zu dem Ergebnis gekommen, dass im vorliegenden Fall des Wallmenich-Hauses trotz der ablehnenden Stellungnahmen des ZVKVS, der Polizei und des ZNAS keine Ausnahme vorliegt, die es rechtfertigen würde, im unmittelbaren Bereich des Wallmenich-Hauses auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h zu verzichten. Die bei der Rand-Nr. 13 der VwV zu Zeichen 274 StVO genannten zwei Ausnahmetatbestände liegen hier nicht vor. Zwar erwähnt die Stellungnahme der Polizei zum einen, dass negative Auswirkungen auf den ÖPNV bestehen könnten und diese überprüft werden müssten. Die Stellungnahme des ZNAS ist aber bezogen auf diesen Einzelfall wenig hilfreich, sondern bezieht sich mehr auf die schlechter gewordene Gesamtsituation der letzten Jahre. Eine konkrete Nachfrage beim Geschäftsführer des ZNAS ergab, dass 30 km/h beim Haager Weg auf eine Länge von ca. 50 m kaum negative Auswirkungen auf die Taktung der Citybuslinie 4 haben würde und ein Zeitverlust quasi nicht bestehe und die telefonische Aussage von Herrn Bruckner bestätigt dies. Zum anderen liegt hier auch der zweite Ausnahmetatbestand nicht vor, da eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen wie von der Polizei in der Stellungnahme erwähnt, tatsächlich nicht zu befürchten ist. Die in diesem Bereich

angrenzenden Wohnnebenstraßen sind aufgrund ihrer Enge und der darin parkenden Fahrzeuge wenig attraktiv, um als Ausweichstrecke angenommen zu werden. Außerdem befinden sich diese Straßen zumeist sogar in einer Tempo 30-Zone, so dass kein zeitlicher Einspareffekt entstehen würde, sondern im Gegenteil eher Zeitverluste. Da somit kein Ausnahmefall begründet werden kann, bleibt nichts anderes übrig, als im genannten Bereich des Haager Weges vor dem Wallmenich-Haus eine auf ca. 50 m beschränkte und streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h anzuordnen. Eine zeitliche Beschränkung wie bei den Schulen und Kindergärten ist im vorliegenden Fall eines Seniorenheimes nicht erforderlich. Somit kann auch eine großflächige Beschilderung wie bei den Schulen entfallen und mit normalen Verkehrszeichen angeordnet werden, so dass auch die enormen Kosten für die erforderlichen Fundamente der großen Schilder entfallen, wie sie bei den Schulen anfielen und die in etwa so hoch waren wie für die Schilder selbst.

Geprüft wurde in diesem Zusammenhang auch nochmals, ob bei den anderen Seniorenheimen Heilig-Geist-Stift in der Infanteriestraße und St. Benedikt in der Fleurystraße eine Notwendigkeit bestehen würde, 30 km/h anzuordnen.

Beim Seniorenheim St. Benedikt wird nochmals auf die Beschlussvorlage 003/0028/2017 vom 26.07.2017 hingewiesen. Die Heimleitung hat damals nach Rücksprache mit dem Heimbeirat und dem Leitungsteam für die Bewohner kein Gefährdungspotential gesehen. Der Ausgang des Heimes sei nicht direkt an der Straße und durch die Parkplätze entlang der Fleurystraße und durch die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge sei das Tempo der durchfahrenden Fahrzeuge schon reduziert. Außerdem würden die Heimbewohner zu den Ärzten auf der gegenüberliegenden Straßenseite durch Personal bzw. den sozialen Dienst begleitet. Als weitere Sicherungsmaßnahme wurde im Jahr 2017 im Durchgang zum Seniorenheim ein Sender angebracht, der den Mitarbeitern eine Meldung auf die Diensttelefone sende, wenn ein dementer Bewohner den Innenhof verlasse. Somit werde keine Notwendigkeit gesehen, hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h anzuordnen.

Beim Seniorenheim Heilig-Geist-Stift teilt die Geschäftsführerin und Heimleiterin mit Schreiben vom 10.06.2020 mit, dass das Heilig-Geist-Stift nicht unmittelbar an die Infanteriestraße angrenze. Zwischen dem Heim und der Straße befinde sich ein relativ großer, öffentlicher, parkähnlicher Bereich. Schon durch diesen sei eine hohe Sicherheit gewährleistet. Auch sei von Seiten der Bewohner und der Bewohnervertretung bislang kein Wunsch nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung aktiv an die Heimleitung herangetragen worden. Abgesehen davon, dass hier keinerlei Unfälle bekannt seien, nehme die Anzahl der gehfähigen Bewohner im Haus kontinuierlich ab, da ausschließlich Menschen mit einem Pflegegrad aufgenommen würden. Die Verantwortlichen des Heilig-Geist-Stiftes seien zwar weder für noch gegen 30 km/h, jedoch werde festgestellt, dass regelmäßig keine Beschwerden über zu schnelles Fahren in der Straße an die Heimleitung gehen und hier tendenziell ein „vernünftiger“ und langsamer Fahrstil allein schon durch die sonstigen Verhältnisse festzustellen sei.

Das Straßenverkehrsamt sieht auch in Bezug auf VwV zur StVO in diesen beiden Fällen Ausnahmetatbestände erfüllt, die es erlauben, hier von einer 30 km/h-Anordnung abzusehen. Im Gegensatz zum Wallmenich-Haus bestehen bei den beiden Heimen sehr wohl Auswirkungen auf den ÖPNV, da in der Infanterie- und Fleurystraße mehrere Citybuslinien verkehren und hier auch Verkehrsverlagerungen auf andere Wohnstraßen drohen. In der Gesamtabwägung mit der Lage der beiden Heime im Vergleich zur Lage des Wallmenich-Hauses sind hier somit Ausnahmetatbestände und keine Sicherheitsgewinne vorhanden. Somit sind hier in der Infanteriestraße und Fleurystraße keine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h notwendig.

Dr. Bernhard Mitko
Berufsmäßiger Stadtrat
Referatsleiter

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	003/0028/2017
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	27.06.2017
Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO); Prüfung der Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor Amberger Kindergärten, Kinderkrippen und sonstigen Betreuungseinrichtungen für Kinder		
Referat für Recht, Umwelt und Personal Verfasser: Gräml, Reinhard		
Beratungsfolge	26.07.2017	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (Zeichen 274-53) in der Pfistermeisterstraße vor dem Kindergarten und der Kinderkrippe „Am Schelmengraben“, in der Obertrautstraße vor dem Kindergarten und der Kinderkrippe „St. Georg“ und in der Podewilsstraße vor dem Kindergarten „Am Kochkeller“ wird beschlossen. Unter den Verkehrszeichen 274-53 („30“) sind zudem die Zusatzzeichen 1012-51 („Kindergarten“) und aufgrund der unterschiedlichen Öffnungszeiten die Zusatzzeichen 1042-33 (7-17 h) beim Kindergarten „Am Schelmengraben“ und „Am Kochkeller“ und 1042-33 (7-16 h) beim Kindergarten „St. Georg“ anzubringen.
 Das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung ist jeweils mit Zeichen 278-30 („Ende 30“) anzuzeigen.

Sachstandsbericht:

In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.03.2017 wurde über die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor Amberger Schulen und Seniorenheimen Beschluss gefasst.

In der weiteren Debatte wurde in Frage gestellt, ob vor dem Haus der Senioren St. Benedikt in der Fleurystraße tatsächlich kein Bedarf für eine Reduzierung auf Tempo 30 bestehe. Eine Nachfrage bei der Heimleitung ergab, dass nach Rücksprache mit dem Heimbeirat und dem Leitungsteam das Gefährdungspotential für die Bewohner des Wohnheimes St. Benedikt als gering eingestuft werde. Zwar sei eine Bewohnerin von St. Benedikt bei dem tragischen Unfall am Kreisverkehr OTV tödlich verunglückt, was aber auch Tempo 30 nicht verhindert hätte. Durch die Parkplätze entlang der Fleurystraße und die ein- und ausparkenden Fahrzeuge sei das Tempo der durchfahrenden Fahrzeuge reduziert. Die Heimbewohner würden zu den Ärzten auf der gegenüberliegenden Straßenseite durch Personal bzw. den sozialen Dienst begleitet. Als weitere Sicherungsmaßnahme werde im Jahr 2017 im Durchgang zum Seniorenheim ein Sender angebracht, der den Mitarbeitern eine Meldung auf die Diensttelefone sendet, wenn ein dementer Bewohner den Innenhof verlasse. Somit werde keine Notwendigkeit gesehen, hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h anzuordnen.

Herr Stadtrat Hübner bat ergänzend um Überprüfung, ob in der Jahnstraße auf Höhe Lindenallee wegen des dort vorhandenen betreuten Wohnens Bedarf für eine Reduzierung auf Tempo 30 bestehe. Tatsächlich befindet sich das Wohnheim (Amicus-Intensivpflege-Wohngemeinschaft) in der Pfistermeisterstraße 32. Nach Rücksprache mit der Pflegedienstleitung sei es nicht nötig, hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung einzurichten, da die Patienten in der Regel bettlägerig seien und nicht am Straßenverkehr teilnehmen bzw. sich nicht vor dem Haus aufhalten würden.

Herr Gerl bat um Prüfung, ob für den Ausgang bei der Dreifaltigkeitsschule in die Dr.-Filchner-Straße eine Geschwindigkeitsreduzierung nötig sei. Nach Rückfrage bei den beiden Schulleitungen und beim Schulamt werde hier aber keine Notwendigkeit gesehen, im Bereich des inzwischen verschlossenen Nebeneingangs an der Dr.-Filchner-Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h anzuordnen. Der Zugang wurde nur vorübergehend aufgrund der Beschulung eines schwer behinderten Schülers genutzt. Da der Schüler inzwischen umgezogen sei, nutze dieser nun den Hauptzugang zur Schule. Der Nebeneingang wurde deshalb wieder verschlossen.

Da der Bereich Schulen und Pflegeheime in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 15.03.2017 bereits behandelt wurde, ist nun noch über den Bereich der Kindertagesstätten zu berichten.

Kindertagesstätten sind außerschulische Tageseinrichtungen zur regelmäßigen Bildung, Erziehung und Betreuung von Kindern.

Dazu zählen einerseits **Kinderkrippen** und **Kindergärten**, andererseits **Kinderhorte** und **Häuser für Kinder**.

Bei den Kinderkrippen handelt es um Kindertageseinrichtungen, deren Angebot sich überwiegend an Kinder unter 3 Jahren richtet, bei den Kindergärten richtet sich das Angebot an Kinder im Alter von 3 Jahren bis zur Einschulung.

Kinderhorte sind Kindertageseinrichtungen, deren Angebot sich überwiegend an Schulkinder richtet, bei den Häusern für Kinder hingegen richtet sich das Angebot an Kinder verschiedener Altersgruppen.

Ausnahmsweise bieten auch Kindergärten eine entsprechende Schulkindbetreuung an.

In Amberg stellt sich die die Lage wie folgt dar:

Vor folgenden Kindertagesstätten gilt bereits 30 km/h in Form einer Tempo 30-Zone oder 30 km/h-Beschränkung:

Bereich Kinderkrippen:

- Christkönig, Eglseer Str.49
- Hl. Familie – Die Schatzinsel, Königsberger Str. 14
- Erlöserkirche, Martin-Schalling-Str. 2
- Kigalu-Luitpoldhöhe, Selgradstr. 39
- St. Konrad, Ahnherrnstr. 10
- BRK Kinderkrippe Marienkäfer, Lipowskistr. 4
- BRK Kinderkrippe Mäuseland, Florianstr. 22a
- St. Josef, Forstamtsstr. 5
- Pustebume, Fritz-Seuß-Str. 15
- St. Michael, Robert-Koch-Str. 63

Bereich Kindergärten:

- Christkönig, Eglseer Str.49
- Erlöserkirche, Martin-Schalling-Str. 2
- Gailoher Kieselsteinchen, Gailoher Hauptstr. 31
- Haus Nazareth, Peter-Lippert-Str. 13
- Hl. Dreifaltigkeit, Dreifaltigkeitsstr. 11
- Hl. Familie – Die Schatzinsel, Königsberger Str. 14
- Kigalu-Luitpoldhöhe, Selgradstr. 39
- Marienheim, Zeughausstr. 4
- St. Josef, Forstamtsstr. 5
- St. Konrad, Ahnherrnstr. 10
- St. Martin, Lipowsystr. 2
- Integrativer Kindergarten – St. Sebastian, Erich-Kästner-Str. 2
- Zwergerschule, Crayerstr. 30
- St. Michael, Robert-Koch-Str. 63

Auch die zusätzlichen Betreuungsstätten „Mehrgenerationenhaus Elternschule Amberg e.V., Amselweg 7a“ und „Deutscher Kinderschutzbund e.V., Mühlhof 3“ liegen in Tempo 30-Zonen.

Somit ist über die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor folgenden Kindertagesstätten zu entscheiden:

- Am Schelmengraben, Am Schelmengraben 1 (Kinderkrippe und Kindergarten)
- St. Georg, Oberntrautstr. 5a (Kinderkrippe und Kindergarten)
- CampusKids Amberg, Heiner-Fleischmann-Str. 3 (Kinderkrippe)
- Inklusive Kinderkrippe „Mittendrin“, Haager Weg 12 (Kinderkrippe)
- Am Kochkeller, Kochkellerstr. 12 (Kindergarten)
- SieKids AMBärchen, Werner-von-Siemens-Str. 31 (Haus für Kinder)
- St. Georg, Kochkellerstr. 2 (Kinderhort)

Das Straßenverkehrsamt hat die Kinderbetreuungseinrichtungen, die derzeit noch in Tempo 50-Zonen liegen, angeschrieben und um sachlich begründete Einschätzung gebeten, ob eine Notwendigkeit für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gesehen werde.

Außerdem wurden das Stadtplanungsamt, der Straßenbaulastträger und die Polizei um Stellungnahme gebeten.

Das Ergebnis ist wie folgt:

Das Stadtplanungsamt teilte mit E-Mail vom 19.06.2017 mit, dass eine Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus verkehrsplanerischer Sicht bei den geringer frequentierten und nicht klassifizierten Straßen, wie z.B. Pfistermeisterstraße/Am Schelmengraben, im Bereich Oberntrautstraße/Lohweg und im Bereich Heiner-Fleischmann-Straße/Georg-Grammer-Straße unproblematisch sei. In stark frequentierten und meistens auch klassifizierten Straßen könne eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h durchaus die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen und lasse unerwünschte Nebenwirkungen befürchten wie z.B. Nichtfunktionieren der grünen Wellen sowie vermehrtes Parken auf den Fahrbahnen in den geschwindigkeitsbeschränkten Abschnitten mit entsprechenden Sichtbeeinträchtigungen. Betroffen seien hier vor allem die Kochkellerstraße und die Werner-von-Siemens-Straße.

Der Sachbearbeiter Verkehr bei der Polizeiinspektion Amberg nahm mit E-Mail vom 16.06.2017 ebenfalls dazu Stellung. Danach bestehe seitens der Polizei vor den genannten Einrichtungen, die derzeit noch in Tempo 50-Zonen liegen, keinerlei Veranlassung, die jetzige Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren.

Seitens des Straßenbaulastträgers kam keine Antwort.

Das Straßenverkehrsamt und der Örtliche Verkehrssicherheitsbeauftragte der Stadt Amberg sind jedoch der Auffassung, aufgrund der neuen Gesetzeslage eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor folgenden Kindertagesstätten anzuordnen, wo derzeit noch Tempo 50 km/h gilt.

- **Kindergarten und Kinderkrippe „Am Schelmengraben“ (Hauptzugang liegt in der Pfistermeisterstraße, ein weiterer Zugang befindet sich Am Schelmengraben in einer Tempo 30-Zone.)**
- **Kindergarten und Kinderkrippe „St. Georg“ (Hauptzugang liegt in der Oberntrautstraße, ein weiterer Zugang im Lohweg, der als Gehweg ausgewiesen ist.)**
- **Kindergarten „Am Kochkeller“ (Hauptzugang befindet sich ausschließlich in der Podewilsstraße)**

Der Zugang zu den CampusKids Amberg in der Heiner-Fleischmann-Straße befindet sich an keiner öffentlichen Straße, sondern im Bereich eines Gehweges am Ende einer Sackgasse. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist daher nicht erforderlich.

Auch der Zugangsbereich der Kindertagesstätte „SieKids AMBärchen“ wird durch einen größeren Parkplatz von der Hauptverkehrsstraße getrennt. Außerdem wäre hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung im direkten Kreuzungsbereich der Werner-von-Siemens-Straße/Bruno-Hofer-Straße aus verkehrsplanerischer Sicht wegen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht vertretbar.

Der Zugang zum Kinderhort St. Georg befindet sich am Beginn der Kochkellerstraße, einer stark frequentierten und klassifizierten Straße. Da hier aber Querungshilfen und Lichtzeichenanlagen vorhanden sind, wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung seitens der Stadtplanung und der Polizei strikt abgelehnt.

Unabhängig davon, dass nun ein besonderer Gefahrennachweis nicht mehr erforderlich ist, kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auch damit begründet werden, dass das noch nicht zu erwartende verkehrsgerechte Verhalten von Kindergartenkindern, aber auch von Eltern, die Kinder insbesondere durch Hol- und Bringdienste gefährden, grundlegend und gehäuft festzustellen ist und deshalb Geschwindigkeitsreduzierungen rechtfertigen.

Dr. Bernhard Mitko
Referatsleiter
Berufsmäßiger Stadtrat

Stand: 02.03.2021 – A U S Z U G

Allgemeine Verwaltungsvorschrift

zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

Vom 26. Januar 2001*

In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAntz AT 29.05.2017 B8)

Artikel 1

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die Eingangsworte in Absatz 1 Nr. 3 zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe aaa des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747), des § 6 Abs. 1 Nr. 16 des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 16 eingefügt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), und des § 27 des Straßenverkehrsgesetzes, der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 3 des Gesetzes vom 7. Juli 1986 (BGBl. I S. 977) geändert worden ist, wird folgende allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

Allgemeine Verwaltungsvorschrift

zur Straßenverkehrs-Ordnung

(VwV-StVO)

...

Zu § 40 Gefahrzeichen

1

I.

Gefahrzeichen sind nach Maßgabe des § 45 Absatz 9 Satz 4 anzuordnen. Nur wenn sie als Warnung oder Aufforderung zur eigenverantwortlichen Anpassung des Fahrverhaltens nicht ausreichen, sollte stattdessen oder bei unabweisbarem Bedarf ergänzend mit Vorschriftzeichen (insbesondere Zeichen 274, 276) auf eine der Gefahrsituation angepasste Fahrweise hingewirkt werden; vgl. hierzu I zu den Zeichen 274, 276 und 277.

2

II.

Die Angabe der Entfernung zur Gefahrstelle oder der Länge der Gefahrstrecke durch andere als die in Absatz 2 und 4 bezeichneten Zusatzzeichen ist unzulässig.

...

Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

1

I.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

II.

Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nummer I erforderlich sein,

2

1.

wo Fahrzeugführer insbesondere in Kurven, auf Gefällstrecken und an Stellen mit besonders unebener Fahrbahn (vgl. aber Nummer I zu § 40; Randnummer 1), ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde,

3

2.

wo insbesondere auf Steigungs- und Gefällstrecken eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde,

4

3.

wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.

4a

Liegt zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einer einbahnigen Landstraße ohne Überholfahrstreifen nur ein kurzer Streckenabschnitt (unter 600 Meter) und wäre deshalb ein Überholvorgang infolge der geringen Überholstrecke mit erheblichen Risiken verbunden, so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den

beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Die Anordnung der abgesenkten Geschwindigkeit in diesem Bereich setzt voraus, dass die Anordnung eines Überholverbotes als milderer Mittel für diesen Abschnitt nicht ausreicht.

5

III.

Außerhalb geschlossener Ortschaften ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor Lichtzeichenanlagen auf 70 km/h zu beschränken.

6

IV.

Das Zeichen soll so weit vor der Gefahrstelle aufgestellt werden, dass eine Gefährdung auch bei ungünstigen Sichtverhältnissen ausgeschlossen ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften sind im Allgemeinen 30 bis 50 m, außerhalb geschlossener Ortschaften 50 bis 100 m und auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen 200 m ausreichend.

7

V.

Vor dem Beginn geschlossener Ortschaften dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit nur angeordnet werden, wenn die Ortstafel (Zeichen 310) nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist.

8

VI.

Auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen dürfen nicht mehr als 130 km/h angeordnet werden. Nur dort darf die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt werden. Eine Geschwindigkeitsstufe soll höchstens 40 km/h betragen. Der Mindestabstand in Metern zwischen den unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten soll das 10-fache der Geschwindigkeitsdifferenz in km/h betragen. Nach Streckenabschnitten ohne Beschränkung soll in der Regel als erste zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h angeordnet werden.

9

VII.

Das Zeichen 274 mit Zusatzzeichen „bei Nässe“ soll statt des Zeichens 114 dort angeordnet werden, wo das Gefahrzeichen als Warnung nicht ausreicht.

10

VIII.

Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 70 km/h grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) in Betracht, auf denen benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird. Für Linksabbieger sind Abbiegestreifen erforderlich.

11

IX.

Zur Verwendung des Zeichens an Bahnübergängen vgl. Nummer IV 2 zu Zeichen 201; Randnummer 5 und an Arbeitsstellen vgl. die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.

12

X.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.

13

XI.

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.



Polizeiinspektion Amberg * Postfach 1855 * 92224 Amberg

An das
Verkehrsamt der Stadt Amberg
z.Hd. Herrn Söldner
Pfalzgrafenring 3

92224 Amberg

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom: 05.02.2021
Unser Zeichen:
Unsere Nachricht vom:
Sachbearbeitung durch: Hofrichter, PHK
Zimmer:
Telefon: 09621/890 - 348
Telefax: 09621/890 - 399
Datum: 11.02.2021

**Antrag des Stadtverband Amberg, Fraktion der Freien Wähler zu
Verkehrssicherheit in Amberg;
hier: Geschwindigkeitsbeschränkung vor dem Heilig-Geist-Stift und
St. Benedikt**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Söldner,

das Heilig-Geist-Stift ist mit seinem Eingangsbereich in der Infanteriestraße neben dem Gebäude des OTV angesiedelt. Der vorgelagerte Fußgängerbereich ist gestalterisch angelegt und bietet den Bewohnern Freiraum und Aufenthaltsmöglichkeiten. Dieser ist mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt und bietet den Fußgängern ausreichend Schutz vor den Risiken des Straßenverkehrs.

Das sichere Queren der Fahrbahn ist problemlos an dem dortigen Kreisverkehr Beethovenplatz mit Überquerungshilfe und FGÜ möglich. Da am Kreisverkehr die Vorfahrt zu beachten ist, Fußgängern und Radfahrern im Einmündungsbereich Infanteriestraße der Vorrang zu gewähren ist, müssen Kraftfahrer ohnehin verhalten fahren, um nicht schuldhaft einen Verkehrsunfall zu verursachen.

Forderungen, die Geschwindigkeit mit Verkehrszeichen zu drosseln, werden hier als nicht zielführend angesehen und widersprechen der Vorgaben des § 45 Abs. 9 StVO, ohne zwingenden Grund die allgemein gültige Höchstgeschwindigkeit innerorts weiter herabzusetzen. So wird der viel zitierte „Schilderwald“ weiter aufgeforstet. Jede Geschwindigkeitsbeschränkung ist grundsätzlich im Einzelfall zu entscheiden, die Voraussetzungen sind hier nach unserer Einschätzung nicht gegeben.

In der Infanteriestraße wurden seit 2012 nur zwei Verkehrsunfälle polizeilich erfasst. Hierbei kollidierte jeweils ein Fußgänger mit einem Pkw beim Überqueren der Fahrbahn - allerdings nicht im Bereich des Heilig-Geist-Stiftes, sondern in unmittelbarer Nähe der Kreuzung Nürnberger Straße (Pfleger-Kreuzung). Es waren hierbei keine Bewohner des Heilig-Geist-Stifts beteiligt und es wurde auch nicht die Fußgängerampel genutzt, die ein sicheres Überqueren der Fahrbahn ermöglicht hätte.

In der Fleurystraße im Bereich des Zugangs zum Seniorenheim St. Benedikt wurde in den vergangenen 5 Jahren kein Unfall mit Fußgängerbeteiligung gemeldet. Es wurden im Nahbereich des Seniorenheims

Dienstgebäude
Kümmersbrucker Straße 1a
92224 Amberg

Haltestelle
Citybus: Linie 9
Hst. Drahthammerstraße

Telefon (Vermittlung)
09621/890-0
Telefax
09621/890-399

E-Mail-Adresse
pp-opf.amberg.pi@polizei.bayern.de
Internet
<http://www.polizei.bayern.de/oberpfalz>

Bankverbindung
Bayerische Landesbank München
Konto-Nr. 127 92 76 (BLZ 700 500 00)
SWIFT: BYLADEMMXXX
IBAN: DE42 7005 0000 0001 2792 76





lediglich 11 Unfälle mit Sachschäden festgestellt. Hierbei handelte es sich überwiegend um Kleinunfälle beim Ein- und Ausparken, beim Rangieren oder um Streifeschäden an geparkten Pkw.

Die Fleurystraße als qualifizierte Kreisstraße ist Teil des Verkehrsnetzes des ÖPNV mit Haltestellen des Citybusses. Ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h hier die Taktung der Buslinien zusätzlich beeinträchtigt, kann hier nicht abschließend beurteilt werden.

Um hier ggf. Abhilfe zu schaffen und Personen mit Einschränkungen eine leichtere Querung der Fleurystraße zu ermöglichen, könnte unserer Ansicht nach eine Querungshilfe in Form einer Verkehrsinsel geschaffen werden. Dazu könnten ggf. mehrere Parkplätze im unmittelbaren Zugangsbereich des Seniorenheims eingezogen werden.

Im Übrigen wird auf bereits zu diesem Thema gefertigte Stellungnahmen verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Lachner
Polizeidirektor