

Stadt Amberg

Marktplatz 11
92224 Amberg



AMBERG

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0226/2022
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	03.11.2022
Stadtausgang Nordost - Lückenlos von der Altstadt zum Mariahilfberg - Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (Nr. 60, 130, 81)		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Schaller, Ulrich		
Beratungsfolge	23.11.2022	Verkehrsausschuss
	30.11.2022	Bauausschuss
	19.12.2022	Stadtrat

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, die folgenden Bausteine des Konzeptes

1. **Bahnhofstraße:** Gegenrichtungsfreigabe Radverkehr
2. **Kaiser-Ludwig-Ring:** Gehwegverbreiterung und Radfreigabe
3. **Mariahilfbergweg:** Verkehrliche Umgestaltung durch Abbiege- und Geschwindigkeitsbeschränkung sowie neuer Querungsstelle

zur Umsetzung zu beschließen.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Das Mariahilfbergviertel ist eines der attraktivsten Wohn- und Erholungsgebiete in Amberg. Faktisch ist es jedoch durch die Eisenbahnlinie von der Altstadt verkehrlich getrennt. Die Durchlässe unter der Bahn haben eine unzureichende Breite für alle Verkehrsteilnehmer. Hinzu kommt, dass zwischen Mariahilfbergweg und Bahnhofstraße Radfahrende nur auf Umwegen, beziehungsweise durch Befahren des vierspurigen Rings, zwischen beiden Destinationen verkehren können. Um die verkehrliche Situation zu verbessern, werden im Folgenden die einzelnen Bausteine des vorgeschlagenen Konzeptes im Detail erläutert.

1. Bahnhofstraße: Gegenrichtungsfreigabe Radverkehr

Die Bahnhofstraße ist die Einfallstraße für KFZ Verkehr in die östliche Altstadt, sowie für Fußgänger von Bahnhof und ZOB. Sie verläuft vom Bahnhof kommend in Richtung Altstadt bis zur Fußgängerzone. Für Radfahrende gibt es im Bestand keine legale Möglichkeit, die Bahnhofstraße in Richtung Bahnhof ohne Absteigen zu passieren. Sowohl für Alltagspendler Richtung Mariahilfbergviertel, Schüler als auch für Radtouristen besteht hier eine Lücke im Radverkehrsnetz.

Der DTV liegt nach Verkehrszählung 2022 bei ca. 5300 KFZ, welche vom Ring in die Bahnhofstraße einfahren. Die Bahnhofstraße ist ab der Batteriegasse als Einbahnstraße in Richtung Ziegelgasse ausgeschildert und hat eine Fahrbahnbreite zwischen 5,7 - 6,4 Meter. Schwerverkehr findet aufgrund der Längenbeschränkung von bis zu 8 Metern nur in geringem Maße statt und beläuft sich daher auf 1,6% des DTV. Das Radverkehrskonzept der Stadt Amberg (2017) empfiehlt für den Begegnungsverkehr PKW-Fahrrad eine Fahrbahnbreite von 3 – 3,5 Meter für die Freigabe von Einbahnstraßen.

Die Bahnhofstraße wird täglich von rund 500 Radfahrenden benutzt, wobei sich bereits 200 davon die Bahnhofstraße in Gegenrichtung bewegen. Zusätzlich wird die Bahnhofstraße auf Höhe der Hausnummer 15 (VR-Bank) von 689 Fußgängern und Radfahrern gequert. Die Fußverkehrsflächen sind entlang der Bahnhofstraße durch Poller abgetrennt.

Im Bestand besteht auf der Westseite der Bahnhofstraße ein absolutes Halteverbot mit Verkehrszeichen 283. Auf der gegenüberliegenden Seite besteht das absolute Halteverbot mit der Einschränkung „werktags 10-18 Uhr“. Parkmöglichkeiten im Umfeld sind die unmittelbar angrenzende Altstadt-Tiefgarage, der Bahnhofsparkplatz sowie oberirdische bewirtschaftete Stellplätze in der Altstadt.

Es wurde ein Vor-Ort-Termin mit den Gewebetreibenden Anliegern der Bahnhofstraße durchgeführt, um Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb zu eruieren. In diesem wurde vor allem die Notwendigkeit einer gesicherten Anlieferzone zum Ausdruck gebracht. Dies bezieht sich sowohl auf Waren der Gastronomen, sowie private Patiententransporte vor der Hausnummer 18.

Um den verschiedenen Interessenlagen hinsichtlich der Gegenrichtungsfreigabe der Bahnhofstraße für den Radverkehr, sowie den Interessen der Anlieger gerecht zu werden, wurden diverse Varianten geprüft. Es wird im Weiteren auf die Vorzugsvariante Bezug genommen.

Die Bahnhofstraße, im Bereich zwischen Batteriegasse und Ziegelgasse, wird für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben, flankiert von den folgenden Maßnahmen:

- Westseite:
 - Belassen des absoluten Halteverbots (Verkehrszeichen 283) auf gesamter Länge.
- Ostseite:
 - Ausweisung als absolutes Halteverbot (Verkehrszeichen 283) mit Einrichtung einer rund 24 Meter langen Ladezone durch eingeschränktes Halteverbot (Verkehrszeichen 286) im Umfeld der Hausnummer 18, allerdings ohne Fahrbahnmarkierung.
 - Freigabe Radfahrer in Gegenrichtung durch Ergänzung „Radfahrer frei“ (Zusatzzeichen 1022-10) an der Einfahrt Bahnhofstraße / Obere Naaburger Straße. Außerdem durchgezogene Linie mit Fahrradpiktogramm als richtungstreue Einleitung in die Bahnhofstraße. An der Kreuzung Bahnhofstraße – Hinter der Mauer Markierung einer durchgezogenen Linie mit Haltelinie für Radfahrende, da hier die rechts-vor-links Regelung gegenüber ausfahrenden Fahrzeugen aus Richtung Hinter der Mauer verdeutlicht werden soll. Im oberen Bereich der Bahnhofstraße, zwischen Hinter der Mauer und Kaiser-Ludwig-Ring, wird der Radfahrende gleich nach der rechts-vor-links

Kreuzung Hinter der Mauer auf den Gehweg übergeleitet. Dieser wird mit „Radfahrer frei“ (ZZ 1022-12) ergänzt.

- Zur Verdeutlichung der Gegenrichtungsfreigabe werden Hinweisschilder unter den Einbahnstraßenschildern (Verkehrszeichen 220) am nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße angebracht.

Aufgrund des Rechtsfahrgebotes und der vorhandenen Fahrbahnbreite wird eine Freigabe dadurch als vertretbar angesehen, auch ohne eigene markierte Radinfrastruktur in Form eines Schutz- oder Radfahrstreifens. Im Falle der Benutzung der Ladezone durch Fahrzeuge und Richtung Innenstadt fließenden KFZ-Verkehr, muss der Radfahrende wie in anderen Einbahnstraßen auch warten bis er eine Lücke im Verkehr zur Vorbeifahrt nutzen kann.

Die Feuerwehr Amberg merkte an, dass aufgrund der parkenden Fahrzeuge in der Bahnhofstraße eine Aufstellung im Notfall nicht gewährleistet ist.

2. Kaiser-Ludwig-Ring: Gehwegverbreiterung und Radfreigabe

Entlang des Kaiser-Ludwig-Rings 9 wurden Verhandlungen mit den Eigentümern aufgenommen, um eine Gehwegverbreiterung auf fast durchgängig 3,5 Meter (aktuell zwischen 1-2 Meter) entlang des Postgeländes zu verhandeln. Durch einen Um- und Rückbau der geländeseitigen Stützmauer könnte so die im Bestand bereits für Fußgänger schmale Verkehrsanlage verbreitert werden. Weiterhin sollen durch einen Rückbau des Geländezauns, besonders im Bereich der ringseitigen Kundenein-/ausfahrt, die Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Autofahrern verbessert werden. Diese Sichtbeziehungen sind im Bestand stark eingeschränkt, was gegenwärtig ein „Vortasten“ und auch Blockieren des Gehwegs durch ausfahrende KFZ zur Folge hat.

Weiterhin bietet die Gehsteigverbreiterung die Möglichkeit, Radfahrenden eine bessere Alternative zum viel befahrenen Ring anzubieten. Der DTV des Kaiser-Ludwig-Rings liegt im Bereich der Mariahilfbergweg Unterführung bei ca. 21.000 KFZ und 630 Radfahrenden. Durch die Gehwegverbreiterung mit der Ausschilderung „Gehweg mit Radfahrer frei“ in Gegenrichtung, kann eine neue und offizielle Verbindung zwischen Mariahilfberg und Altstadt geschaffen werden.

Die richtungstreue Führung des Radverkehrs in Richtung Bahnhof erfolgt auf dem Gehweg mit Radfreigabe bis auf die Höhe des „Shared-Space Bahnhofsvorplatz“. In Richtung Mariahilfbergweg verläuft die Radwegeverbindung von der Bahnhofstraße richtungstreu entlang des Kaiser-Ludwig-Rings, kreuzt auf die Ostseite auf Höhe des Kundeneingangs der Post und verläuft in Gegenrichtung südwärts bis zum Mariahilfbergweg. Sowohl die Ampel über die Stichstraße des Kaiser-Ludwig-Rings zum Bahnhofsparkplatz als auch die Ampel über den Kaiser-Ludwig-Ring selbst, werden mit entsprechenden Fahrradstreuscheiben ergänzt. Auch die Ampel zwischen Bahnhofsvorplatz und Multifunktionsplatz werden für eine Freigabe mitberücksichtigt.

Entsprechende Vertragsunterlagen für den Ausbau und die öffentliche Widmung des verbreiterten Gehwegs entlang des Rings wurden den Eigentümern am 13.05.2022 durch das Liegenschaftsamt und die Stabsstelle Mobilität und Verkehr übergeben. Eine Bau- und Widmungsvereinbarung zwischen den Vertragsparteien wurde am 01.07.2022 geschlossen, und soll zeitnah umgesetzt werden.

3. Mariahilfbergweg: Verkehrliche Umgestaltung durch Abbiege- und Geschwindigkeitsbeschränkung sowie neuer Querungsstelle

Der Mariahilfbergweg ist im Bereich zwischen Kaiser-Ludwig-Ring und Marienstraße eine der wenigen Verbindungen unter der Bahnlinie hindurch ins Mariahilfbergviertel und ist Teil des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes. Aufgrund seiner Schmalheit im Tunnelabschnitt und dem ungünstigen Fahrbahnverschwenk Richtung Marienstraße ist er für die aktuellen Verkehrsbelastungen jedoch nicht ausgelegt. Neben den schmalen Gehsteigen lässt die Fahrbahn keinen Begegnungsverkehr zwischen PKW-BUS/SANKA, Teils auch PKW-PKW im Bereich des Fahrbahnverschwenks, zu. Der aktuelle DTV im Mariahilfbergweg liegt bei ca. 9000 KFZ, 400 Radfahrenden und 1400 querenden Fußgängern am Fußgängerüberweg in der Nähe des Kaiser-Ludwig-Rings.

Es wird vorgeschlagen die Geschwindigkeit im Mariahilfbergweg, zwischen Kaiser-Ludwig-Ring und Marienstraße, auf 30km/h zu reduzieren. Aufgrund der Beengtheit kann kein bedenkenloser Begegnungsverkehr mit 50km/h dargestellt werden. Obwohl hier eine Hauptverkehrsstraße ausgewiesen ist, gilt nach StVO §45 Nr. 9 Satz 3: *„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht [...]“*

Eine Temporeduzierung würde den nicht zu erwartenden und abrupten Fahrbahnverschwenk der Mariahilfbergweg Unterführung in Richtung Marienstraße durch verkürzte Bremswege bei geringerer Geschwindigkeit entschärfen. Auch führt die dadurch verbesserte Reaktionszeit zu einer angemesseneren Fahrweise. Für Fußgänger entsteht somit weniger das Gefühl, zwischen Verkehr und Tunnelwand eingeengt zu werden. Außerdem ist mit einer Temporeduzierung eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr möglich, da aufgrund des Gefälles die Geschwindigkeitsunterschiede mit dem KFZ-Verkehr reduziert würden, und Radfahrende somit nicht wie im Bestand auf die Gehsteige ausweichen und Fußgänger gefährden.

Es wird außerdem empfohlen den Fußgängerüberweg nahe dem Kaiser-Ludwig-Ring aufzugeben, und gegen eine näher an die Straße angebrachte Querungshilfe zu ersetzen. Diese besteht im Bestand bereits als Fahrbahnteiler und kann entsprechend umfunktioniert werden. Aufgrund der schlechten Einsehbarkeit des Fußgängerüberwegs, und den damit verbundenen nicht gegebenen Haltesichtweiten für KFZ, schafft eine Querungshilfe eine klarere Situation für alle Verkehrsteilnehmer. Aufgrund der starken Lichtkontraständerungen bei Tunnelausfahrt, als auch der geringen Haltesichtweiten vom Ring einbiegend, wurde der Fußgängerüberweg bereits mit jeweils vier Warnleuchten pro Seite ausgestattet.

Da derzeit nur eine Gehwegverbreiterung auf der Nordseite des Mariahilfbergwegs entlang des Postgeländes umsetzbar ist, und nicht auf der Südseite zwischen Mariahilfbergweg und Kinoeinfahrt, sollte keine Radfahrerfurt mit Bevorrechtigung für Radfahrende aufgrund der Absetzung von der Vorfahrtsstraße (VZ 306) markiert werden. Sobald eine durchgängige richtungstreue Führung abseits der Fahrbahn durch Gehwegverbreiterung vom Nabburger Torplatz in Richtung Mariahilfbergweg durchgeführt werden kann, sollte eine Radfahrerfurt mit Bevorrechtigung ergänzt werden. Daher sollte die Querungshilfe nicht mehr als 5 Meter vom Kaiser-Ludwig-Ring abgesetzt werden, um die Option einer Radfahrerfurt mit Bevorrechtigung offen zu halten.

Zwingend erforderlich für die Umsetzung der Querungsstelle, und um gleichzeitig die Leistungsfähigkeit des Kaiser-Ludwig-Rings von Norden nach Süden fahrend zu erhöhen, ist die Unterbindung des Linksabbiegens in den Mariahilfbergweg vom Kaiser-Ludwig-Ring. Ohne eine durch Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzungssituation führt das Linksabbiegen

über zwei Fahrspuren des Rings hinweg zu Konfliktpunkten sowohl mit dem entgegenkommenden KFZ-Verkehr als auch zukünftig mit der Querungsstelle. Eine Einfahrt in den Mariahilfbergweg ist dennoch auch für KFZ vom Bahnhof kommend über den Nabburger Torplatz Kreisverkehr möglich. Somit würde die Unterführung durch die Stärkung der Verbindung über Regensburger Straße/B85, verkehrlich entlastet werden.

Um auch baulich die geänderte Verkehrsführung zu unterstreichen, wird vorgeschlagen, eine Leitschwelle zwischen den Richtungsfahrbahnen des Kaiser-Ludwig-Rings anzubringen. Diese würde von Höhe der Ampel beim Kundeneingang der Post bis über die Kino Ein- und Ausfahrt gezogen, um nicht-regelkonforme und gefährliche Abbiegevorgänge über den Ring hinweg zu unterbinden.

Faktisch werden die derzeitigen Abbiegebeziehungen in den Mariahilfbergweg den Ansprüchen an die Verkehrssicherheit aufgrund der hohen Belastung und der zukünftig geänderten Verkehrsführung nicht gerecht.

In Absprache mit den Fachstellen (Straßenverkehrsbehörde, Stadtplanung, Tiefbauamt, Polizei, Feuerwehr und ADFC) stimmen diese den vorgelegten Entwürfen zu und begrüßen diese ausdrücklich. Die Verkehrsbehörde sprach sich darüber hinaus für eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 20km/h im Mariahilfbergweg aus.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Realisierung des oben genannten Konzeptes führt zu einer sichereren Wegeführung zwischen der nordöstlichen Altstadt und dem Mariahilfberg. Radfahren wird zwischen den beiden Stadtteilen attraktiver. Die beengte Situation vor dem Postgelände wird durch die Verbreiterung des Gehweges für Fußgänger und Radfahrer verbessert, die Sichtbeziehung für aus dem Postgelände ein- und ausfahrende Kundenfahrzeuge optimiert, die Leistungsfähigkeit des Kaiser-Ludwig-Rings erhöht und die Ein-/ und Ausfahrt des Mariahilfbergwegs klarer gestaltet und die verkehrliche Belastung reduziert.

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

b) Finanzierung über Haushaltsmittel der HH-Stelle Radverkehrskonzept 1.5941.9500.
Haushaltsmittel

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

d) Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

Alternativen: ---

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

Anlagen:

1. Übersichtsplan – Stadtausgang Nordost – Lückenlos von der Altstadt zum Mariahilfberg