

# Stadt Amberg

Marktplatz 11  
92224 Amberg



## AMBERG

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0224/2022</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>09.11.2022</b>
<b>Markierung von Radfahrstreifen in der Werner-von-Siemens-Straße - Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (Nr. 1)</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Schaller Ulrich, Kick Roman</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>23.11.2022</b>	<b>Verkehrsausschuss</b>

### Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, dass in der Werner-von-Siemens-Straße beidseitig Radfahrstreifen markiert werden, vom Hockermühlekreisverkehr beginnend bis auf Höhe der Tennisplätze.

### Sachstandsbericht:

#### a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Am 20.05.2022 wurde seitens der Liste Amberg (DLA) der Antrag „Errichtung eines geschützten Radstreifens (Zeichen 295 StVO) im Verlauf der Werner-von-Siemens-Straße von Höhe Georg-Hilbenz-Straße bis vor der Einmündung in den Kreisel der Hockermühlstraße“ gestellt.

Von der Verwaltung wurde dieser Antrag geprüft und folgender Vorschlag entwickelt:

Grundsätzlich soll auch in der Werner-von-Siemens-Straße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität eine richtungstreue Radverkehrsführung angestrebt werden.

#### a) Südseite der Werner-von-Siemens Straße

Wir betrachten zunächst die richtungstreue Ausführung auf der Südseite vom Hockermühlkreis in Richtung Georg-Hilbenz-Straße:

Vom Hockermühlekreisverkehr wird zukünftig auf der Südseite der Werner-von-Siemens-Straße zunächst auf einer Länge von knapp 100m ein 1,50m breiter Schutzstreifen angelegt, sodass eine Restfahrbahnbreite von 6,50m bestehen bleibt. Die 6,50m Fahrbahnbreite stellt das Regelmaß für Fahrbahnbreiten an Hauptverkehrsstraßen nach der RASSt 2006 dar und sollte bei der Werner-von-Siemens-Straße auf Grund ihrer Bedeutung als Hauptverkehrsstraße nicht unterschritten werden.

Nach dem Kurvenbereich wird die Werner-von-Siemens-Straße deutlich breiter. Unter Einhaltung der o.g. Regelbreite von 6,50m für Kfz bietet sie Platz für beidseitige jeweils 1,75 m breite Radfahrstreifen.

An der Fußgängerbedarfsampel sollen die Haltelinien der Radfahrstreifen um 3,00m vor den Haltelinien des Kfz-Verkehrs enden. Dies stellt die übliche Ausführungsform dar und rückt den Radfahrer somit auch vor der Lichtsignalanlage in das Blickfeld des Autofahrers.

Der Radfahrstreifen wird nach der Lichtsignalanlage weitergeführt und zweigt vor den Schrägparkplätzen auf den bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg mit 2,50m Breite ab.

b) Nordseite der Werner-von-Siemens-Straße

Wir betrachten nun die richtungstreue Ausführung auf der Nordseite ab dem Dultplatz auf Höhe Georg-Hilbenz-Straße bis zum Hockermühlkreisel:

Vom Dultplatz kommend wird der Radfahrer künftig auf dem größtenteils ca. 2,25 m breiten Gehweg bis auf die Höhe kurz vor den Tennisplätzen geführt. Hierzu wird der Gehweg als Gehweg/Radfahrer frei beschildert.

Ab dort wird er auf einen 1,75 m breiten Radfahrstreifen geleitet, eine Bordsteinabsenkung ist dort bereits vorhanden.

Vor der Verschmälerung der Werner-von-Siemens-Straße ab dem Kurvenbereich auf Höhe der JVA wird der Radfahrende über eine neue Bordsteinabsenkung auf den gemeinsamen Geh- und Radweg mit ca. 3m Breite Richtung Hockermühlkreisel und Innenstadt geführt.

Warum endet der Radfahrstreifen bereits vor der Georg-Hilbenz-Straße?

Eine Fortführung des Radfahrstreifens bis zur Georg-Hilbenz-Straße wurde geprüft, wird aber zum jetzigen Zeitpunkt aus folgenden Gründen nicht zur Umsetzung empfohlen:

Zur Realisierung von zusätzlichen Radfahrstreifen in diesem Bereich müsste der gesamte Kreuzungsbereich Werner-von-Siemens-Straße/ Georg-Hilbenz-Straße umgeplant werden. Für Planung und Umbau würden hier Kosten im sechsstelligen Bereich anfallen. Gleichzeitig laufen aber schon die Planungen für die Anbindung der Westumgehung Kümmersbruck auf Amberger Stadtgebiet. Darunter fällt auch die Umgestaltung des Knotenpunktes Werner-von-Siemens-Straße/ Georg-Hilbenz-Straße. Da in diesen Planungen auch der Radfahrer und Fußgänger Berücksichtigung finden wird und eine Umsetzung voraussichtlich in ca. 3 bis 4 Jahren vorgesehen ist, wird empfohlen diesen Kreuzungsbereich zunächst außen vor zu lassen und ihn erst mit der Anbindung Westumgehung Kümmersbruck umzusetzen. Somit werden nicht unnötig Kosten in eine Lösung investiert, die in wenigen Jahren überholt sein wird.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Verbesserung der Qualität und Sicherheit des Radfahrers und Fußgängers

c) Begründung der Notwendigkeit der Behandlung im nicht öffentlichen Teil

ca. 30.000€

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Umsetzung mit Radwegeausbau Köferinger Straße vorgesehen, vsl. 2023

**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

d) Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

---

**Alternativen:**

1. Alternative/Ergänzung: Zusätzliche Roteinfärbung der Radfahrstreifen

Eine Roteinfärbung würde die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöhen und die Nichtüberfahrbarkeit der Radfahrstreifen verdeutlichen. Die Kosten für die Rotmarkierung werden auf ca. 50.000 Euro geschätzt. Zusätzlich ist mit Unterhaltskosten zu rechnen.

2. Alternative/Ergänzung: Bauliche Sicherung der Radfahrstreifen durch Leitschwellen und Leitbaken

Sie entspricht dem einreichten Vorschlag der DLA und würde dem Radfahrer einen noch höheren Schutz bieten. In diesem Fall würde der Radfahrstreifen durch zusätzliche Leitschwellen und Leitbaken gesichert. Ein Beispiel für eine mögliche Ausführung findet sich in Anlage 2 (Einfahrt zu Siemens in Amberg).

Die mögliche Realisierung wurde mit den Fachstellen (Tiefbauamt, Verkehrsbehörde, Polizei, Feuerwehr) im Rahmen eines Ortstermins diskutiert. Dagegen spricht:

- Die Werner-von-Siemens Straße stellt eine wichtige Route für überbreite Schwerlasttransporte durch Amberg da.
- Wenn die Radfahrstreifen nur durch eine Markierung von der Fahrbahn getrennt werden, lassen sie sich für diesen besonderen Ausnahmefall einfach überfahren. Durch die Leitschwellen wäre das nicht mehr möglich. Der Schwerlastverkehr müsste auf die andere Straßenseite ausweichen. Aus Sicherheitsgründen hätte das eine Vollsperrung der Werner-von-Siemens-Straße zur Folge.
- Beim Anbringen von Leitschwellen kann der Winterdienst nicht mehr über die ganze Straßenbreite räumen. Zudem würde der Schnee in die Radfahrstreifen geschoben. Ein zusätzlicher Einsatz von Kleinfahrzeugen wäre zur Beseitigung des Schnees und des Winterdienstes erforderlich.

---

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

**Anlagen:**

Anlage 1 – Markierungsplan Werner-von-Siemens Straße

Anlage 2 – optionale Leitschwelle mit Leitbake