

# Stadt Amberg

Marktplatz 11  
92224 Amberg



## AMBERG

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0058/2020</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>03.03.2020</b>
<b>Umsetzung des Radverkehrskonzeptes in der Dr.-Filchner-Straße durch Verlagerung der Parkstände auf die Westseite (bisheriger Radweg) und beidseitige Radfahrer-Schutzstreifen oder durch einen Schutzstreifen an der Ostseite mit Wegfall der Parkstände</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Babl, Wolfgang</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>27.04.2020</b>	<b>Ferienausschuss</b>

### Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, dass die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes in der Dr.-Filchner-Straße

- a. durch eine Verlagerung der Parkstände auf die Westseite, die Markierung beidseitiger Radfahrer-Schutzstreifen und die Entfernung der Mittelmarkierung (mit hohen Kosten; Erhöhung der Haushaltsmittel oder Verschiebung der Umsetzung erforderlich) oder
- b. durch einen Schutzstreifen an der Ostseite mit Wegfall der markierten Parkstände, Beibehaltung des bergab führenden Radwegs und Versetzung der Mittelmarkierung im südlichen Teil

erfolgen soll. Im Bereich der Bushaltestellen bleibt der Schutzstreifen an der Ostseite unterbrochen.

### Sachstandsbericht:

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

Im Radverkehrskonzept vom Dezember 2017 werden für die Dr.-Filchner-Straße zur richtungstreuen Führung des Radverkehrs zwei Planungsalternativen vorgeschlagen: Die Verlegung der Parkstände auf den bisherigen westseitigen Radweg mit beidseitigen Schutzstreifen oder die Anordnung eines beengten Schutzstreifens an der Ostseite mit Sicherheitsabstand zu den 2,0 m breiten Parkständen. Letztere Lösung ist praktisch nicht möglich, weil die parkenden Kraftfahrzeuge regelmäßig nach örtlicher Messung mindestens 2,20 m Breite der Fahrbahn in Anspruch nehmen, so dass die verfügbaren Mindestbreiten für die Radfahrer und/oder die fahrenden Kraftfahrzeuge unterschritten würden (die durchschnittliche Gesamtstraßenbreite beträgt ca. 14,70 m statt ca. 15,15 m wie im Radverkehrskonzept angegeben).

Deshalb kommt eine andere zweite Alternativlösung zum Vorschlag, bei welcher ebenso wie bei der ersten Lösung die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) eingehalten werden können.

Die erste Lösung sieht die Verlegung der Parkstände von der Ostseite der Fahrbahn auf den bisherigen westseitigen Radweg mit ca. 2,20 m Breite vor; wegen geringerer Zufahrten und Sichtfelder könnte die Anzahl der jetzigen ca. 27 Parkstände um ca. 12 erhöht werden. Der schon ziemlich schadhafte Belag müsste allerdings erneuert und ein Niederbord hergestellt werden, was erhebliche Kosten verursacht. Die beidseitigen Schutzstreifen könnten in der normalen Breite von 1,50 m markiert werden, an der Westseite mit 0,50 m Sicherheitsabstand zu den Parkständen wegen der Autotüren. Kraftfahrzeuge dürfen bei Bedarf unter Beachtung des Vorrangs der Radfahrer die Schutzstreifen mitbenutzen, Parken ist dort automatisch verboten. Die Mittelmarkierung der Dr.-Filchner-Straße müsste in diesem Zuge entfernt werden, weil die zwischen den Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnbreite weniger als 5,50 m (= ca. 4,75 m) betragen würde.

Die zweite Lösung sieht die ersatzlose Entfernung der Parkstände an der Ostseite der Fahrbahn zugunsten eines 1,50 m breiten Schutzstreifens vor. Für einen Radfahrstreifen würde die Fahrbahnbreite nur ausreichen, wenn Tempo 30 angeordnet würde, weil sich begegnende Großfahrzeuge den Radfahrstreifen nicht mitbenutzen dürfen. Diese Lösung wäre für sich genommen deutlich kostengünstiger, doch bereits im Radverkehrskonzept wird zusätzlich die Erneuerung des westseitigen Radwegbelags empfohlen; außerdem herrscht im Umfeld der Dr.-Filchner-Straße ein solcher Parkierungsdruck, dass die Nebenstraßen die zusätzlichen Parker voraussichtlich nicht aufnehmen könnten. Aus Sicht der Verkehrsplanung wäre das keine nachhaltige Lösung.

Im Bereich der beiden Bushaltestellen an der Ostseite der Dr.-Filchner-Straße sollen die Schutzstreifen unterbrochen bleiben (allerdings mit dazwischenliegender Zickzack-Markierung), weil separate Busbuchten wegen der Privatgrundstücke nicht möglich sind.

#### b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Der bestehende Zweirichtungsradweg in der Dr.-Filchner-Straße ist aufgrund der geringen Breite von ca. 2,20 m (Regelmaß: 3,0 m) und der unerwarteten Linksfahrer an Knotenpunkten konfliktrichtig. Deshalb soll eine richtungstreue Radfahrer-Führung eingeführt werden.

#### c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

Die Kostenschätzung des Tiefbauamtes beläuft sich bei der ersten Lösung auf ca. 425.000 € (zuzüglich eventueller Altlastenentsorgung), bei der zweiten Lösung auf ca. 25.500 €, beides zu derzeitigen Preisen.

#### d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

----

#### **Personelle Auswirkungen:**

---

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

##### a) Finanzierungsplan

---

##### b) Haushaltsmittel

Haushaltsmittel stehen auf der Haushaltsstelle 1.5941.9500 Radverkehrskonzept zur Verfügung; diese reichen (neben den anderen zu beschließenden Maßnahmen) nur für die zweite Lösung, für die erste Lösung müssten die Haushaltsmittel erhöht oder die Umsetzung der Maßnahme verschoben werden.

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

---

**Alternativen:**

Zwei Alternativen werden zur Abstimmung gestellt. Der weitere Vorschlag aus dem Radverkehrskonzept erfüllt bei genauerer Prüfung nicht die Mindestanforderungen.

---

Markus Kühne, Baureferent

**Anlagen:**

1. Übersichtsplan mit beidseitigen Schutzstreifen und Parkstreifen (M = 1:1000)
2. Übersichtsplan mit einseitigem Schutzstreifen und Einrichtungsrادweg (M = 1:1000)