



<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0050/2021</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>17.02.2021</b>
<b>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</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Teleky, Bettina/Kick, Roman</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>17.03.2021</b>	<b>Verkehrsausschuss</b>
	<b>24.03.2021</b>	<b>Bauausschuss</b>
	<b>19.04.2021</b>	<b>Stadtrat</b>

### 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)