

**Teleky Bettina**

---

**Betreff:** WG: Radverkehr - Testphase - Kaiser-Ludwig-Ring/Mariahilfbergunterführung

**Von:** Franz Gerl <franz.gerl@web.de>

**Gesendet:** Mittwoch, 27. Januar 2021 18:12

**An:** Teleky Bettina <bettina.teleky@Amberg.de>

**Betreff:** Re: Radverkehr - Testphase - Kaiser-Ludwig-Ring/Mariahilfbergunterführung

Sehr geehrte Fr. Teleky, der Entwurf ist gut. Ich sehe nur Probleme für den MIV aus der Jahnstraße in die Stadt. Nach meinen Erfahrungen staut sich da oft alles bis hinunter zur Unterführung. Dieser Verkehr muss jetzt in die Marienstraße in beiden Richtungen abfließen. Hoffentlich verlagern wir da nicht ein Problem. Werden das bei Verkehrszählungen feststellen. Habe diesen Entwurf auch an unseren Schatzmeister, Hrn. Norbert Lange gesandt. Er hat in der Marienstraße sein Sanitätshaus direkt beim "Times Square". Er ist also Anlieger und von der Maßnahme betroffen. Vielleicht sendet auch er Ihnen eine Stellungnahme.

Auf jeden Fall: Egal, welche bösen Stellungnahmen kommen werden. Der Versuch ist es wert. Deshalb "Kopf hoch"!

mit freundlichem Gruss

Franz Gerl

--

Mit freundlichem Gruss

Franz Gerl

[franz.gerl@web.de](mailto:franz.gerl@web.de)

# FEUERWEHR AMBERG

BRANDSCHUTZDIENSTSTELLE/EINSATZVORBEREITUNG/VB



## AMBERG

Stadt Amberg / Feuerwehr / Schießstätteweg 13 / 92224 Amberg

Amt 5.01  
Frau Teleky Bettina

Referat für Stadtentwicklung und Bauen
Eing. 04. Feb. 2021

Amberg, 03.02.2021

### Testphase-Protected Bike Lane am Kaiser-Ludwig-Ring

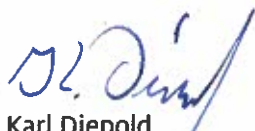
Sehr geehrte Frau-Teleky,

die uns vorgelegten Unterlagen wurden von uns eingesehen. Seitens des abwehrenden Brandschutzes werden folgende Punkte als Bedenklich angesehen:

- Aufgrund der Einengung in den Bereichen, auf welcher auf eine Spur zurückgegangen werden muss, kommt es bei dichten Verkehr zum festfahren von Einsatzfahrzeugen, so dass diese nur im langsamen Verkehrsfluss mit fahren können, da keine Ausweichmöglichkeiten zum Bilden einer Rettungsgasse mehr bestehen.
- Die Abtrennung der Radspur mit Pollern und ähnlichen Gegenständen wird seitens der Feuerwehr ebenfalls als bedenklich angesehen, da im Bedarfsfall der Radstreifen nicht genutzt werden kann (Aufstellflächen für Einsatzfahrzeuge bei Unfällen etc.).
- Weiter ist es zu Bedenken, dass bei der geplanten Verkehrsführung sich der Verkehr in die Marienstraße sowie deren Zufahrtsbereiche verlagern wird. Daraus folgend wären hier wieder Maßnahmen zu ergreifen (Feuerwehranfahrtszonen etc).

Für etwaige weiteren Auskünfte oder Rückfragen stehen wir auch weiterhin unter Tel. 09621/4898-34 bzw. 4898-0 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Karl Diepold  
Brandinspektor



**KLINIKUM ST. MARIEN  
AMBERG**

Referat für Stadtentwicklung  
und Bauen

Eing. 04. Feb. 2021

Stadt Amberg  
Stabstelle für Mobilität, Verkehr, Flächennutzungsplan  
Frau Teleky  
Steinhofgasse 2  
92224 Amberg

**Leitung Bauverwaltung  
Robert Wiczorek**

Mariahilfbergweg 7  
92224 Amberg

Telefon: 09621 38-1215  
Telefax: 09621 38-1715

e-mail: [wiczorek.robert@klinikum-amberg.de](mailto:wiczorek.robert@klinikum-amberg.de)  
[www.klinikum-amberg.de](http://www.klinikum-amberg.de)

Unsere Zeichen: Wi/Me

Amberg, 02.02.2021

### **Radverkehr – Testphase – Kaiser-Ludwig-Ring/Mariahilfbergunterführung**

Sehr geehrte Frau Teleky,  
sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Beteiligung an der Vorbereitung zur Änderung der Verkehrsführung im Bereich Kaiser-Ludwig-Ring/Mariahilfbergunterführung. Ihrer Bitte vom 25. Januar 2021 um Stellungnahme kommen wir nachfolgend nach:

Grundsätzlich begrüßen wir die Anstrengungen zur Förderung des Fahrradverkehrs. Ein nicht unerheblicher Teil des Klinikumpersonals und der Patientenbesucher nutzt das Fahrrad für die Fahrt zum Klinikum. Es kann daher nur begrüßt werden, diese Fahrten sicherer und attraktiver zu machen. Zu den geplanten Maßnahmen möchten wir mit Blick auf den Betrieb unseres Klinikums mit Rettungsdienstinsatzfahrten wie folgt Stellung nehmen:

Die Bahnunterführung Mariahilfbergweg soll den uns vorliegenden Plänen zufolge

- zum einen in Richtung Altstadttring für den Kfz-Verkehr (MIV) gesperrt werden. Als Folge ist zu befürchten, dass dieser Verkehrsstrom auf die Marienstraße/Gabelsberger Straße in Richtung Bahnunterführung Steingutstraße verlagert wird.

- zum anderen vom Altstadttring abbiegend in Richtung Klinikum/Jahrstraße nur noch für vom Kreisverkehr am Nabburger Tor kommende Fahrzeuge wie bisher nutzbar sein, jedoch nicht mehr für vom Altstadttring linksabbiegende Fahrzeuge. Hieraus wiederum ist zu befürchten, dass sich der bisher linksabbiegende, aus Richtung Ziegeltor/Kräuterwiese kommende Verkehr zukünftig über die Bahnunterführung Steingutstraße schlussendliche ebenso auf die Marienstraße verlagern wird.

Daraus resultierend ist eine merkliche Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Marienstraße in beide Fahrtrichtungen zu erwarten, vor allem vom Bereich Kreisverkehr Mariahilfbergweg bis mindestens zur Schwaigerstraße. Der wachsende Begegnungsverkehr lässt in diesem Bereich auf erhebliche Behinderungen v.a. für größere Fahrzeuge und damit auch unsere Rettungsfahrzeuge (ca. 4t-Fahrzeuge) schließen.

**Angesichts der davon direkt betroffenen Zuwegung an unsere Zentrale Notaufnahme in der Wiltmaisterstraße sehen wir die Änderung der Verkehrsführung daher kritisch und geben zu bedenken, dass unsere Rettungsfahrzeuge durch diese Änderung keine wertvolle Zeit bei Einsatzfahrten verlieren dürfen.**

Zudem möchten wir die Gelegenheit nutzen, um auf den bereits heute schon unbefriedigenden Zustand hinzuweisen und bitten um Berücksichtigung bei der zukünftigen Planung von Veränderungen der Verkehrsführung in diesem Bereich:

**Es ist jetzt schon so, dass es ab ca. 15 Uhr bis nach 17 Uhr eine deutliche Staubildung in der Marienstraße gibt und unsere Einsatzkräfte im Begegnungsverkehr mit Bussen oder Zulieferern des Klinikums und des Einzelhandels erhebliche Platzprobleme haben und oft ein Ausweichen oder Überholen nicht möglich ist. Dies ist im Verlauf der Marienstraße beim „kleinen Kreisel“ auf Höhe der Apotheke und der Firma Augustin besonders brisant, da durch die bauliche Fahrbahntrennung mit Verkehrsinseln der Verkehr einem Fahrzeug mit Sondersignal nicht weichen kann. So steht regelmäßig an Werktagen nachmittags der Rettungsdienst quasi „an der Ampel“, wenn der Rückstau vom Kreisverkehr Mariahilfbergweg oft bis zum „kleinen Kreisel“ reicht.**

Bezogen auf die uns vorliegenden geplanten Änderungen wird der Rückstau unserer Einschätzung nach noch ausgeprägter und somit ein Problem für die Rettungsfahrzeuge, welche zum Klinikum an- und abfahren – insbesondere den Notarzt, welcher tagsüber am Klinikum von 8 Uhr bis 16 Uhr stationiert ist und regelmäßig diese Straße nutzen muss.

Abschließend wäre mit Fokus auf die Verbesserung des Fahrradverkehrs noch anzumerken: Im uns vorliegenden Vorschlag zur Änderung der Verkehrsführung vermissen wir zudem die Verbesserung des Radverkehrs vom Kreisverkehr Mariahilfbergweg in Richtung Kreisverkehr Nabburger Torplatz, weil weiterhin der Umweg vom Mariahilfbergweg über die LSA am Postgebäude und auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite wieder zurück als kürzester Weg erforderlich bleibt.

Wir hoffen mit unseren Gedanken und Anmerkungen zu einer nutzerorientierten Evaluierung der Anforderungen beizutragen. Halten Sie uns gerne auf dem Laufenden, was die weitere Planung betrifft. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Robert Wiczorek  
Leitung Bauverwaltung

  
Marc Bigalke  
Ärztl. Leiter ZNA

**Polizeiinspektion**

Amberg

Referat für Stadtentwicklung  
und Bauen

Eing. 16. Feb. 2021

Polizeiinspektion Amberg \* Postfach 1855 \* 92224 Amberg



Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom: 25.01.2021

Unser Zeichen: 5440

Unsere Nachricht vom:

Stadt Amberg  
Referat für Stadtentwicklung und Bauen

92224 Amberg

<b>Stadt Amberg</b>	
Eing. 16. Feb. 2021	
Anlage(n)	

Sachbearbeitung durch: Hofrichter, PHK

Zimmer:

Telefon: 09621/890 - 348

Telefax: 09621/890 - 399

Datum: 15.02.2021

**Umsetzung des Radverkehrskonzepts -  
Stellungnahme zur Radverkehr-Testphase - Kaiser-Ludwig-Ring,  
92224 Amberg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Vorentwurf der Beschlussvorlage zum o.g. Thema nimmt die PI Amberg wie folgt Stellung:

Die Neuaufteilung des Straßenraumes und die damit verbundene Zuordnung eines Fahrstreifens für Radfahrer ist grundsätzlich als richtig anzusehen.

Damit kann das Radfahren in Amberg attraktiver gestaltet werden. Auch beidseitig geführte Radwege führen dazu, dass Radfahrer vermehrt rechtstreu im Straßenverkehr unterwegs sind.

Grundsätzlich ist auch darauf hinzuwirken, dass Radfahrer auf geschützten Radwegen fahren können. Wir dürfen dazu aber folgendes anmerken.

Die im Bild dargestellte „Protected Bike Lane“ soll in der Testphase mit Leitschwellen und Leitbaken errichtet werden. Dies bedeutet, dass die Schwellen zumindest auf der Fahrbahn fixiert werden müssten, damit ein Verschieben oder Verrutschen unterbunden wird.

Die Leitbaken bieten aus unserer Sicht keinen zusätzlichen Schutz für Radfahrer. Radfahrer werden einen derart ausgestalteten Radweg nach unseren Erfahrungen nutzen, um auf dem neuen Radweg auch in der Gegenrichtung zu fahren. Dadurch würden sich Unfallgefahren wesentlich erhöhen.

Bei dauerhafter Installation haben Sie bauliche Elemente wie Poller, Blumenkübel, Betonelemente o.ä. vorgeschlagen. Dazu muss gesagt werden, dass Poller, Blumenkübel usw. grundsätzlich nicht im Verkehrsraum auf der Fahrbahn aufgestellt werden dürfen.

Das Verbringen von Gegenständen auf die Fahrbahn ist unter Strafe gestellt und führt außerdem unmittelbar zur Haftung bei Unfallschäden (§ 32 StVO).

Weiterhin haben wir bei Betrachtung des Verkehrswegeplans festgestellt, dass Radwege über Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) geführt werden. Dies ist im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben ebenso nicht erlaubt (§ 26 Abs. 1 StVO, VwV-StVO zu § 26).

**Dienstgebäude**  
Kümmersbrucker Straße 1a  
92224 Amberg

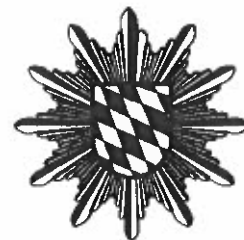
**Haltestelle**  
Citybus: Linie 9  
Hst. Drahthammerstraße

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

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

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





Der neu anzulegende Radweg auf der Fahrbahn könnte als Fahrradstreifen mit Zeichen 237 und Fahrrad-Piktogramm und Richtungspfeil ausgestaltet werden, so wie dies nach den Richtlinien zur Anlage von Radwegen vorgesehen ist.

Dieser Radweg würde ausreichend Schutz für Radfahrer bedeuten und würde auch verhindern, dass „Geisterradler“ diesen Radweg in Fahrtrichtung links benutzen.

**Entscheidend ist, dass Radfahrer unter Beachtung des Rechtsfahrgebotes im Straßenverkehr geführt werden.**

Die Umwandlung des Mariahilfbergweg in eine Fahrradstraße wird die Unfallzahlen im Begegnungsverkehr erheblich reduzieren, insbesondere da grundsätzlich nur in nordöstlicher Richtung gefahren werden darf und nur Busse und Rettungsfahrzeuge in Richtung Kaiser-Ludwig-Ring fahren sollen. Auch der Linksabbiegeverkehr vom Ring wird unterbunden. Radfahrer können dann die Fahrbahn benutzen und behindern die Fußgänger nicht mehr auf dem schmalen Gehweg.

Durch die Sperrung der Bahnunterführung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird es folglich zu einer Verlagerung des bisherigen Verkehrsstroms kommen. Diese Verkehrsmengen werden sich schließlich auf die Steingutstraße und Marienstraße verlagern. Dies bedeutet v.a. für die Zufahrt zum Klinikum über die Marienstraße ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen.

Die beiden Knotenpunkte sind nach unserer Einschätzung jedoch nicht für den zusätzlichen Verkehr ausgelegt und insbesondere die Marienstraße ist als Rettungs- und Anfahrtsweg für die Feuerwehr entsprechend nachzurüsten. Nur hier kann die Feuerwehr mit ihren großen Fahrzeugen anfahren. Eine Überlastung des Verkehrsknoten Regensburger Straße / Raigeringer Straße / Marienstraße ist zu befürchten und würde im Fall einer Alarmierung erhebliche Zeit bei der Anfahrt der Rettungskräfte kosten.

In der Planskizze ist eine Ausfahrt aus der Bahnhofstraße ersichtlich. Hier fehlt die Querung des Radweges im Einmündungsbereich.

Sollte hier eine Ausfahrt aus der Altstadt ermöglicht werden, so sollte hier die Regelung mittels LZA erfolgen, d.h. die dortige LZA müsste nachgerüstet werden.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass die Aufweitung der Fahrspur im Bereich der Einmündung Kaiser-Ludwig-Ring in den Kreisverkehr Nabburger Torplatz unmittelbar vor dem Zebrastreifen nicht sinnvoll erscheint. Unmittelbar vor dem FGÜ die Fahrbahn wieder auf zwei Fahrspuren zu erweitern führt dazu, dass es dort zu Überholvorgängen auf Höhe des FGÜ kommen wird. Natürlich nutzen Kraftfahrer dann die Option, zweispurig in den Kreisverkehr einzufahren. Das Verbot des Überholens an Fußgängerüberwegen wird ignoriert bzw. ist bei vielen Führerscheininhabern nicht mehr gegenwärtig. Querende Fußgänger oder auch Radfahrer könnten dadurch zu Schaden kommen. Da der gesamte Kaiser-Ludwig-Ring überplant wird, sollte der an dieser Stelle regelwidrige FGÜ ebenso angepasst werden, d.h. die Querung über zwei Fahrspuren in einer Richtung sollte dann entfallen.

Mit freundlichen Grüßen

Lechner  
Polizeidirektor

**Teleky Bettina**

---

**Von:** Noll, Stefan (StBA Amberg-Sulzbach) <Stefan.Noll@stbaas.bayern.de>  
**Gesendet:** Montag, 25. Januar 2021 11:24  
**An:** Teleky Bettina  
**Cc:** Weiß, Stefan (StBA Amberg-Sulzbach)  
**Betreff:** Radverkehrskonzept - Testphase Protected Bike Lane am Kaiser-Ludwig-Ring  
**Anlagen:** doc03161820210125111923.pdf

Sehr geehrte Frau Teleky,

wir danken für Ihre Nachricht.

Wir als Baulastträger der B85 und insoweit als „Nachbar“ würden Ihrem Vorhaben die Zustimmung erteilen.

In den beiliegenden Unterlagen habe ich mir erlaubt, aus meiner Sicht relevante Anmerkungen bzw. Hinweise zu möglicherweise kritischen Vorschlägen zu tätigen. Soweit es die Überleitung vom Geh- und Radweg vom Nabburger Torplatz auf die Fahrbahn des Kaiser-Ludwig-Rings betrifft wäre eine Detailabstimmung notwendig.

Ferner weisen wir darauf hin, dass Ihr Konzept wohl auch eine Änderung der Markierungen auf dem Kaiser-Ludwig-Ring erforderlich macht.

Die Einschränkung der Nutzbarkeit der Mariahilfbergwegunterführung führt zu Verkehrsverlagerungen. Insoweit dürfte hiervon auch die Einmündung der St2040 (Raigeringer Straße) in die B85 verkehrlich betroffen sein, weshalb wir anregen diesen Knotenpunkt in der Testphase ebenfalls zu beobachten.

Mit freundlichen Grüßen

**Stefan Noll**

Dipl.-Ing., Baudirektor  
Abteilungsleiter für den Landkreis Amberg-Sulzbach,  
den Brückenneubau, den Straßenbetriebsdienst,  
Leiter der Stabstelle

Tel. dienstlich: 09661 / 507 300 sowie 0171 /3032547  
E-Mail: [stefan.noll@stbaas.bayern.de](mailto:stefan.noll@stbaas.bayern.de)

Postanschrift:  
Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach  
Archivstraße 1  
92224 Amberg



ÜberRef. 3inRef. 5

Mikro 3.2.21

JK 08/02

Referat für Stadtentwicklung und Bauen
Eing. 04. Feb. 2021

**Radverkehr - Testphase – Kaiser-Ludwig-Ring/Mariahilfbergunterführung****Anlagen**

- 1 Planentwurf\_Bahnhof bis Steingutstraße\_Radverkehr\_2021-01-22.pdf;
- 2 Vorentwurf\_Beschlussvorlage-Kaiser-Ludwig\_Ring.pdf
- 3 Beispielbild\_Protected Bike Lane.jpg

Der überarbeitete Planentwurf zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts entlang des Kaiser-Ludwig-Rings und der Mariahilfbergwegunterführung mit dem Ziel der Durchführung einer Testphase zwischen Juli/August und Dezember 2021 wurde zur Stellungnahme übersandt.

Hier im Folgenden die Anmerkungen von Amt 3.4:

1. Im Planentwurf (Anlage 1) ist am Nabburger Torplatz ein gemeinsamer Geh- und Radweg über den Fußgängerüberweg dargestellt. Dieser existiert nicht und darf auch nicht angeordnet werden (vgl. auch 2.). Damit gibt es keine vertretbare Möglichkeit, mit dem Rad von der östlichen Altstadt z.B. zum Klinikum zu gelangen. Eine Querung als Radfahrer ist nur im Bereich der nördlichen Altstadt beim Ziegelort möglich.
2. Die vorgesehene Fußgängerquerung am Kreisverkehr Nabburger Torplatz ist problematisch. Laut Planentwurf wird unmittelbar vor dem Überweg die einspurige Fahrbahn wieder zweispurig und führt somit beim Fußgängerüberweg zum Überholen. Dies ist nach § 26 Abs. 3 StVO nicht gestattet und darf durch die Fahrbahngestaltung nicht angeordnet werden. Ausnahmen gelten nur für Altbestände. Sollte also die Anzahl der Fahrbahnen vor dem Überweg geändert werden, ist die StVO zu berücksichtigen. Eine Rücknahme nach der Testphase in die ursprüngliche zweispurige Fahrbahnführung wäre wiederum nach der StVO dann auch nicht mehr zulässig. Eine vollständige Reversion ist daher dann nicht mehr möglich.  
Im Übrigen befürwortet das Strassenverkehrsamt aus Gründen der Verkehrssicherheit hier eine dauerhafte einspurige Fahrbahnführung, zumindest bis zum Fußgängerüberweg. Bei einer Verlagerung des Fußgängerüberweges Richtung Norden wäre die Möglichkeit sowohl in der Testphase als auch danach eröffnet, hinter dem Überweg und vor dem Kreisverkehr die Fahrspuren wieder zweispurig zu führen und dabei mit der StVO konform zu gehen.
3. Der Abbiegeverkehr, der den Radverkehr kreuzt, stellt in jedem Bereich ein gewisses Gefährdungspotential durch „schnelle“ Radfahrer und „nicht umsichtige“ Kraftfahrer dar. V.a. die vorgesehenen Leitbaken der Protected Bike Lane laut Beispielbild (Anlage 3) verdecken dem Abbiegeverkehr beim Schulterblick die Sicht auf niedrige Fahrräder, z.B. sog. Liegeräder oder Kinderräder. Die vorgesehenen Leitbaken können daher unbeabsichtigt zu einem erhöhten Unfallrisiko führen.



4. In westliche Richtung aus dem ZOB ausfahrende Busse nutzen den ZOB zur Beschleunigung. Querende Radfahrer können dabei leicht übersehen werden. Um die Querungen von Bus- und Radverkehr im Bereich des Busbahnhofes zu minimieren bzw. ganz zu vermeiden, wäre eine Radwegführung rechts am Busbahnhof vorbei denkbar. Dies führt jedoch dann zu Querungen zwischen Rad- und Fußgängerverkehr.
5. Die Leitbaken der Protected Bike Lane (Anlage 3) würden auf der kompletten Länge zu Geistesradlern mit einem erhöhten Gefahrenpotential führen. Richtungspfeile/Piktogramme zur Ergänzung und Verdeutlichung der vorgegebenen Fahrtrichtung werden daher als erforderlich erachtet.
6. Laut Vorentwurf (Anlage 2) ist der Mariahilfbergweg zwischen Kaiser-Ludwig-Ring und Marienstrasse v.a. wegen der Enge der Unterführung als Fahrradstrasse mit Freigabe für ÖPNV und Rettungsfahrzeuge in beide Richtungen, zusätzlich für Kfz-Verkehr stadtauswärts vorgesehen. Der stadteinwärts fahrende Kfz-Verkehr wird damit zwangsläufig über die Marienstrasse geführt. Die Verkehrsbelastung für die Marienstrasse und weiterführende Verkehrswege wird daher entsprechend ansteigen, z.B. auch vor der Notaufnahme des Klinikums.

Abschließend ist zu bemerken, dass jede Änderung in der Verkehrsführung, die Vorteile für eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern (hier: Radfahrer) schafft, andere Verkehrsteilnehmer (hier: MIV) zwangsläufig benachteiligt, da der Verkehrsraum natürlich begrenzt ist. Dieser Aspekt dürfte aber allen Beteiligten bereits bekannt sein und ist auch so gewollt, um Radfahren und ÖPNV gegenüber dem MIV attraktiver zu machen. Gewisse Abstriche für den MIV entstehen daher bei jeglicher Planung und können nicht umgangen werden.

Amberg, 02.02.2021

Amt 3.4



Rudolf Söldner

5.01Te  
Tel. 2413

Amberg, 12.02.2021

**Aktennotiz:**

**Abstimmungstermin mit ZNAS zu Verkehrsplanungen im Stadtgebiet Amberg**

Teilnehmer: Frau Drick und Herr Haas (ZNAS), Frau Teleky und Herr Kick (Stadt Amberg)

1. Testphase am Kaiser-Ludwig-Ring und Mariahilfbergunterführung

Die Reduzierung der Anzahl von Fahrspuren im nordöstlichen Bereich des Kaiser-Ludwig-Rings zwischen Nabburger Torplatz und Ziegeltorplatz wird von Seiten des ZNAS kritisch bewertet. Im Rahmen der Testphase am Kaiser-Ludwig-Ring soll der Busverkehr zunächst auf den Fahrspuren des Kfz-Verkehrs mitgeführt werden, dies kann insbesondere zu Beginn des Testlaufs zu Fahrzeitverlängerungen für die Buslinien führen. Dies hat zur Folge, dass die 30-Minuten-Taktung der Citybuslinien zunächst nicht eingehalten und Anschlussverbindungen verpasst werden. Es ist davon auszugehen, dass sich über die Dauer der Testphase die neue Verkehrssituation einspielt und auch der Busverkehr weniger an Fahrzeit verliert.

Sollte der Busverkehr nach einigen Wochen der Testphase weiterhin deutlich benachteiligt sein, kann eine mögliche Lösung die Umgestaltung der Protected Bike Lane zu einer Umweltspur sein. Diese Spur müssten sich der Rad- und Busverkehr teilen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen und die notwendige Ausgestaltung wird nochmals von Seiten der Stabsstelle Mobilität und Verkehr geprüft.

Am südöstlichen Ein- und Ausfahrtsbereich am ZOB in der Nähe zum Bahnhof wird zudem die Möglichkeit einer geänderten Ampelschaltung in Abstimmung mit Siemens geprüft. Ziel ist es den ausfahrenden Bussen in Richtung Nabburger Torplatz ausreichend Zeit einzuräumen. Dies kann zum einen über eine geänderte Wartezeit für den Kfz-Verkehr von Richtung Ziegeltorplatz oder über eine zusätzliche Ampelanlage für den Radverkehr aus Richtung Nabburger Torplatz kommend erfolgen.

Die Umnutzung der Mariahilfbergunterführung zur Fahrradstraße mit der Freigabe des ÖPNV in beide Richtungen wird vom ZNAS positiv bewertet.