

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0023/2010</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>29.04.2010</b>
<b>Knotenpunktplanung Sebastianstraße/Kennedystraße; Beschluss über das geänderte Bauprogramm für die Erneuerung der Sebastianstraße zwischen Kennedystraße und Zeppelinstraße</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Herr Babl</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>19.05.2010</b>	<b>Bauausschuss</b>

## Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss beschließt für die Verbesserung des Knotenpunkts Sebastianstraße/Kennedystraße die Ertüchtigung der Ampelschaltung durch Anforderungssteuerungen für Kraftfahrzeuge aus der Kennedystraße und Fußgängerquerungen.

Der Bauausschuss bestätigt das Vorliegen der Anforderungen gemäß Artikel 5 Kommunalabgabengesetz (KAG) und beschließt das geänderte Bauprogramm für die Sebastianstraße zwischen Kennedystraße und Zeppelinstraße entsprechend dem als Anlage 1 beigefügten Planungsentwurf in der Fassung vom 19.05.2010.

## Sachstandsbericht:

### **Beschlusslage und Prüfungsauftrag:**

Als Ersatz für die dem Verkehrsfluss hinderliche Ampelanlage an der Einmündung der Kennedystraße in die Sebastianstraße wurde der Einbau eines so genannten Mini-Kreisverkehrs vorgeschlagen und im Bauausschuss am 24.09.2008 auch als Bestandteil des Bauprogramms für die Erneuerung der Sebastianstraße beschlossen. Bei einem Mini-Kreisverkehr ist die Mittelinsel leicht erhöht, aber für Großfahrzeuge komplett überfahrbar ausgebildet.

Weil die Kostenschätzung für den Mini-Kreisverkehr bei ca. 340.000 € liegt (incl. Grunderwerb), wurde in der Beschlussvorlage für die Bauausschuss-Sitzung am 24.03.2010 vorgeschlagen, mit Rücksicht auf die angespannte Haushaltslage auf den Bau des Mini-Kreisverkehrs zu verzichten, ansonsten aber das Bauprogramm für die Sebastianstraße beizubehalten. Der Beschluss über den Knotenpunktausbau wurde jedoch zurückgestellt, damit auch eine Planung mit Kleinem Kreisverkehr (nicht überfahrbare Mittelinsel) im Gesamtvergleich betrachtet werden kann.

### **Vergleich der Knotenpunktvarianten:**

#### 1. Beibehaltung der Ampeleinmündung mit Ertüchtigung durch Anforderungssteuerungen

Die Beibehaltung der Ampeleinmündung (vgl. Anlage 1) ist die kostengünstigste und verkehrssicherste Variante. Die Kosten für die Erneuerung der Beläge im Einmündungsbereich werden auf ca. 95.000 € geschätzt. Bei Ampeln ist die Bevorrechtigung

eindeutiger, und es werden wesentlich weniger rote Ampeln missachtet als Haltegebote bei Fußgängerüberwegen. Der neben der Ampel verbleibende Fußgängerüberweg befindet sich an der ohnehin wartepflichtigen Rechtsabbiegespur der Kennedystraße und ist wenig problematisch.

Der Hauptnachteil der Ampeleinmündung besteht im schlechteren Verkehrsfluss insbesondere in verkehrssarmen Zeiten. Zumindest teilweise lässt sich dieses Problem durch die Ertüchtigung der Ampelschaltung mit Anforderungssteuerungen für Kraftfahrzeuge aus der Kennedystraße und für Fußgängerquerungen beheben. Da das Ampelschaltungsmodul bereits im Zuge des Projekts „Amberg mobil“ modernisiert wurde, sind nur noch eine Induktionsschleife in der Fahrbahn und Drucktasten bei den Fußgängerfurten nachzurüsten; die Kostenschätzung dafür beträgt ca. 5.000 €. Die Schaltung kann dann so eingestellt werden, dass die Sebastianstraße als Hauptstraße ständig grüne Signalisierung erhält, solange kein Kraftfahrzeug aus der Kennedystraße zum Linksabbiegen an die Haltelinie fährt oder keine Fußgänger die Drucktasten betätigen. Die Wartungs- und Stromkosten für die Ampelanlage betragen zusammen z.Zt. durchschnittlich ca. 2.750 € pro Jahr.

## 2. Mini-Kreisverkehr (Durchmesser = 20 m; zulässig zwischen 13 und 22 m)

Der ursprünglich beschlossene Mini-Kreisverkehr (vgl. Anlage 2) stellt den kostengünstigsten Kompromiss zwischen den Anforderungen der Verkehrssicherheit, des günstigen stetigen Verkehrsflusses und des knappen öffentlichen Platzes dar. Der Mini-Kreisverkehr erlaubt drei Fußgängerüberwege mit Mittelinseln, an der Sebastianstraße auch zwei Radfahrerfurten; auch eine Ausbildung als reine Querungshilfen ist denkbar. Die von Großfahrzeugen überfahrbare Mittelinsel mit optisch abgehobenem Belag soll gemäß „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ (2006) mit einem ca. 5 cm hohen Bord eingefasst sein; der Rand ist als Fahrbahnbegrenzung zu markieren. Nur andere Mini-Kreisverkehre mit diesen Kriterien können zum Vergleich herangezogen werden; die beiden Mini-Kreisverkehre in Traßberg beispielsweise nicht (kein Bord, keine Markierung, keine Fußgängerüberwege, sehr geringes Verkehrsaufkommen). Die Kosten für den Mini-Kreisverkehr werden auf ca. 340.000 € (incl. des geringen und bereits grundsätzlich vereinbarten Grunderwerbs) geschätzt.

Hauptnachteile des Mini-Kreisverkehrs gegenüber der Ampeleinmündung sind die wesentlich höheren Kosten (auch bei Hochrechnung der Unterhaltskosten) und die geringere Verkehrssicherheit der Fußgängerüberwege und besonders der Radfahrerfurten. Das Überfahren der Mittelinsel stellt bei entsprechender Ausführung das geringste Problem dar; wesentlich kritischer ist die Möglichkeit des fast geradlinigen Durchfahrens bergaufwärts in der Sebastianstraße. Auch beim Mini-Kreisverkehr ist bei häufigem Schwerverkehr mit erhöhtem Straßenunterhalt zu rechnen, da nach Erfahrungen anderer Städte die Borde dann nur selten länger als 10 Jahre intakt bleiben.

## 3. Kleiner Kreisverkehr (Durchmesser = 30 m; zulässig zwischen 26 und 40 m)

Der so genannte Kleine Kreisverkehr (vgl. Anlage 3) ist geringfügig leistungsfähiger und geringfügig verkehrssicherer als der Mini-Kreisverkehr und hat eine nicht überfahrbare Mittelinsel sowie einen inneren Pflastering für Großfahrzeuge. Aufgrund der Einstufung der Sebastianstraße als Hauptverkehrsstraße ist ein Fahrbahndurchmesser von 30 m erforderlich; das entspricht dem Kleinen Kreisverkehr am Knoten Haager Weg/ Sebastianstraße und ist für Lastzüge und Sattelschlepper geeignet. Da aus statischen Gründen nicht in die Umfassungsmauer der Sebastianskirche eingegriffen werden kann, bleibt beim Kleinen Kreisverkehr gerade noch genügend Platz für Fußgängerüberwege mit Mittelinseln, jedoch nicht für Radfahrerfurten; als Alternative sind auch reine Querungshilfen möglich. Neben erheblichem Grunderwerb von mindestens ca. 250 m<sup>2</sup> werden die Baukosten auf ca. 600.000-700.000 € geschätzt, also mehr als doppelt so hoch wie beim Mini-Kreisverkehr.

Die Nachteile des Kleinen Kreisverkehrs sind auch neben den enormen Kosten vielfältig: die geringen Grunderwerbschancen bei 6 beteiligten Privatgrundstücken, die notwendigen Stützmaßnahmen, die notwendige Bebauungsplanänderung Amberg III A „Sebastianstraße/ Hörmannstraße“ mit der entsprechenden Lärmschutzproblematik, die notwendige Verlegung der Grundstückszufahrt von Sebastianstraße 39, die unübersichtliche Radwegführung (u.a. knapp an der Trafoecke vorbei), die fehlenden Radfahrerquerungen und praktisch die gleichen zügigen Durchfahrtsmöglichkeiten zumindest für PKW-Fahrer.

### **Ausbaubeiträge und Zeitplan:**

Der Ausbau der Sebastianstraße ist grundsätzlich ausbaubeitragspflichtig, jedoch nicht der Bau von Kreisverkehren verschiedener Art. Die Beschreibung und Begründung des Ausbaus der Sebastianstraße ohne Knotenpunktsbereich ist der Bauausschuss-Beschlussvorlage Nr. 005/0056/2008 vom 24.09.2008 zu entnehmen.

Die Kostenschätzung des Ingenieurbüros liegt bei insgesamt ca. 750.000 € für die Maßnahme (im Hocheinbauverfahren) mit Beibehaltung der Ampel; diese Summe wird bei der Erhebung von Ausbaubeiträgen zu 30 % für die Fahrbahn und zu 55 % für die übrigen Anlagen auf die Eigentümer von voraussichtlich 33 Grundstücken verteilt, während mehr als die Hälfte von der Stadt Amberg als Eigenanteil zu tragen ist. Die Kosten der Ampelertüchtigung von ca. 5.000 € sind alleine von der Stadt Amberg zu tragen.

Bis etwa Mitte 2010 werden noch Gas- und Wasserleitungen in der Sebastianstraße erneuert; in der zweiten Jahreshälfte sollen die Straßenbaumaßnahmen folgen. Mit der Abrechnung und Erhebung der Ausbaubeiträge ist im I. Quartal 2011 zu rechnen.

### **Empfehlung der Fachstellen:**

Für die Verbesserung des Knotenpunkts Sebastianstraße/ Kennedystraße empfehlen das Stadtentwicklungsamt und das Tiefbauamt aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Verkehrssicherheit die Ertüchtigung der bestehenden Ampelschaltung durch Anforderungssteuerungen für Kraftfahrzeuge aus der Kennedystraße und Fußgängerquerungen.

Die Verkehrsbehörde und die Verkehrspolizei sprechen sich vorrangig für einen Mini-Kreisverkehr aus, allerdings wegen der so eingeschätzten „Scheinsicherheit“ von Fußgängerüberwegen nur mit Querungshilfen. Mit einer Beibehaltung der Ampeleinmündung aus wirtschaftlichen Gründen besteht von hier aus Einverständnis, wenn die entsprechende Ertüchtigung durch Anforderungssteuerungen vorgenommen wird.

Die Realisierungsmöglichkeit eines Kleinen Kreisverkehrs wird allgemein als äußerst gering eingestuft.

**Anlagen:**

1. Planungsentwurf für die Erneuerung der Sebastianstraße  
in der Fassung vom 19.05.2010 (Ampel mit Ertüchtigung; unmaßstäbliche Verkleinerung)
2. Planungsvorentwurf für einen Mini-Kreisverkehr (M = 1:500)
3. Planungsvorentwurf für einen Kleinen Kreisverkehr (M = 1:500)