Es kann damit festgestellt werden, dass dieser Knotenpunkt die Leistungsfähigkeit der gesamten Strecke in Richtung Westen bestimmt. In diese Richtung wäre verkehrstheoretisch auch nur ein Fahrstreifen zwischen den Knotenpunkten ausreichend, ohne dass sich die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems wesentlich verringert. Daraus ergeben sich erhebliche Potenziale für eine Neuordnung des Straßenraums (siehe Rahmenplan Kap. 7) .

Nabburger Torplatz: Der Nabburger Torplatz ist ein fünfarmiger Kreisverkehrsplatz mit 40 m Außendurchmesser, welcher zweistreifig befahrbar ist (Breite der Kreisfahrbahn 9,00 bis 11,50 m) und auch über drei zweistreifige Zufahrten verfügt. Im Widerspruch zu geltenden Richtlinien (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 2006) ist Richtung Kurfürstenring auch eine zweistreifige Ausfahrt markiert.

Ebenfalls im Widerspruch zu geltendem Straßenverkehrsrecht (VwV zu §26 StVO) stehen die markierten Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) über mehrstreifige Ein- oder Ausfahrten. Die Begründung besteht in der Gefahr, dass die Sicht auf vorrangig querende Fußgänger z.B. auf der linken Spur durch rechts fahrende Lkw verdeckt wird.

Der Nabburger Torplatz ist der höchstbelastete Knotenpunkt in der Stadt Amberg. Er hat in gewisser Weise zu den Spitzenzeiten eine dosierende Wirkung auf angrenzende Ringabschnitte. Durch den Gutachter Prof. Kurzak wurde im Jahr 2017 in oben erwähnter Verkehrsuntersuchung in der Morgenspitze eine noch ausreichende, in der Abendspitze eine Verkehrsqualitätsstufe (für die Zufahrt von der Schlachthaustraße) von E (= ausgelastet) berechnet. Gutachter Prof. Kurzak sieht einen Bypass von der Regensburger Straße Richtung Kaiser-Ludwig-Ring kritisch, bemängelt die Fußgängerüberwege über zwei Fahrstreifen als gefährlich für Fußgänger und führt weiter wie folgt aus: „Zur Erhöhung der Sicherheit ist die Reduzierung der heute 2-spurigen Ausfahrt aus dem Kreis in den Kurfürstenring auf eine Fahrspur dringend geboten“. Dem schließen sich die Gutachter des ISEK an.

Überdimensionierte Knotenpunkte: Speziell der Knotenpunkt Mühlgasse/Pfalzgrafenring erscheint hinsichtlich seiner Ausdehnung, gemessen an der Verkehrsbelastung der Mühlbauerstraße, überdimensioniert. Hier besteht ein Relikt einer überkommenen strategischen Verkehrsplanung, die eine leistungsfähige Fortführung der Sulzbacher Straße durch die Altstadt vorsah. Folgende Abbildung zeigt auf der rechten Seite einen Vergleich des Bestandes mit der eigentlich notwendigen Fläche (in Rot dargestellt). Auf der rechten Seite ist der Ziegeltorplatz dargestellt, der ebenfalls verkehrstechnisch überdimensioniert erscheint.

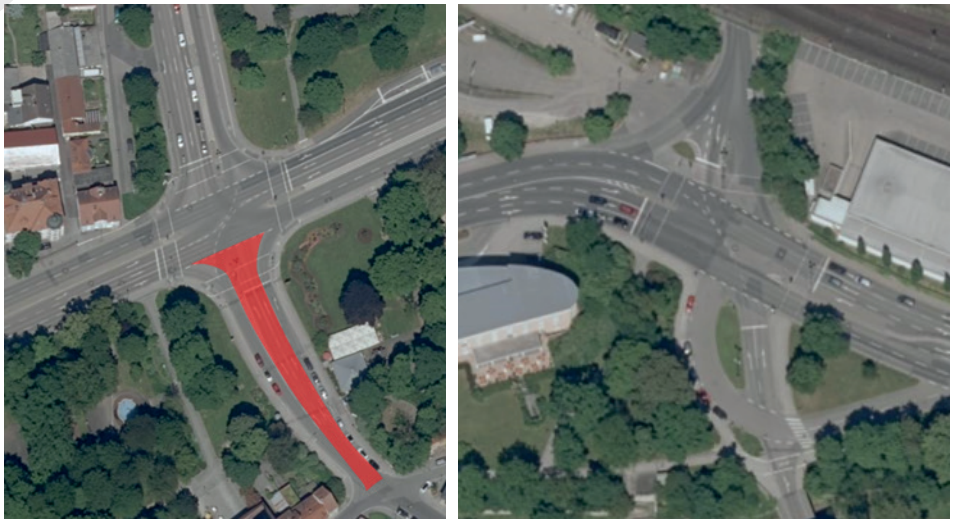

Abb. 99: Überdimensionierter Anschluss der Mühlgasse (links) und Ziegeltorplatz (rechts) (Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Entwurf

- Eine neue LSA abgesicherte Querungsanlage (Fußgängerschutzanlage) über den Kurfürstenring auf Höhe „Am Anschuß“ beim Hallenbad. Eine Koordinierung mit benachbarten LSA ist möglich und wird empfohlen.
- Eine neue Querungshilfe (Mittelinsel) über die Regensburger Straße westlich des Nabburger Torplatzes. Da die Überführung der Bahn an der Südseite keinen Gehweg besitzt, ist diese Querung von hoher Bedeutung.
- Verlängerung der Freigabezeiten für den Altstadtring querende Fußgänger, insbesondere am Knotenpunkt Sulzbacher Straße / Pfalzgrafenring / Mühlgasse
- Herstellen eines straßenverkehrsrechts-/ richtlinienkonformen Zustandes für die Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) an den zweistreifigen Zu-/ Ausfahrten des Nabburger Torplatzes.

Untersuchung zu Aufwertungsmöglichkeiten des Altstadtringes: In der Analyse wurden Ansätze dargelegt, wie der breite Straßenraum des Altstadtrings neu geordnet werden kann. Vor allem im Süden sind dazu gute Ansatzpunkte erkennbar. An Stelle der überbreiten Fahrbahnen könnten durch eine Neuordnung des Straßenraums Platz für z.B. Radfahrstreifen, Busspuren oder die Integration von Straßengrün geschaffen werden. Derzeit besteht in Teilen ein stark MIV-dominierter Charakter. Dass an einer attraktiven mittelalterlichen Altstadt entlanggefahren wird, ist kaum erkennbar. Die verkehrliche Funktion steht im Vordergrund.

Die Idee hinter dem vorgeschlagenen Maßnahmenansatz liegt in einer Neuordnung ohne eine gravierende Reduktion der Leistungsfähigkeit des Gesamtabschnittes. Ausgangspunkt ist der Knotenpunkt Kaiser-Wilhelm-Ring / Malteserplatz / Wingershofer Straße. Zur Herleitung des Ansatzes siehe Kapitel 4.14.1. In einer ersten Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach wurden die Vorschläge positiv beurteilt.

Nachdem es sich um einschneidende Maßnahmen handelt, für die eine breite Akzeptanz der Amberger angestrebt werden muss, kann nur schrittweise vorgegangen werden. Der erste Schritt wäre eine verkehrstechnische Machbarkeitsuntersuchung, der zweite eine schrittweise, erst provisorische Umsetzung. Folgende Abschnitte könnten bearbeitet werden:

- Kaiser-Wilhelm-Ring (Wörthstraße bis Malteserplatz)
- Kaiser-Wilhelm-Ring / Kurfürstenring (ab Malteserplatz ohne Nabburger Torplatz)
- Nabburger Torplatz
- Kaiser-Ludwig-Ring (ohne Nabburger Torplatz bis Bahnhofstraße)
- weitere Ringabschnitte in der Folge.

Folgende Abbildungen zeigen eine beispielhaft mögliche Gestaltung der angrenzenden Bereiche um den Knotenpunkt Kaiser-Wilhelm-Ring / Malteserplatz / Wingershofer Straße. Eine andere Nutzung der gewonnen Flächenpotenziale als für die beispielhaft dargestellte Begrünung ist natürlich möglich und im Rahmen der Untersuchungen zu bewerten:

Entwurf

Ausbau Radwegenetz nach Radwegkonzeption: Ähnlich wie beim Nahverkehrsplan für den ÖPNV besteht im Hinblick auf den Radverkehr mit dem Radverkehrskonzept eine aktuelle Fachplanung, deren Umsetzung auch aus Sicht des ISEKs vorrangig ist.

Neuordnung der Straßenräume mit überdimensionierten Fahrbahnbreiten: Wie oben beschrieben, bestehen z.B. an der Höckermühl- und Hirschauer Straße überdimensionierte Querschnitte bei welchen ein Neuordnung z.B. zu Gunsten des Radverkehrsangebotes geprüft werden sollte.

Sanierung Straßennetz Dreifaltigkeitsviertel, Bergsteig, Luitpoldhöhe/Eisberg und Ammersricht: Hier besteht flächendeckend Sanierungsbedarf im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer.

Anbindung Klinikum, Bahnhof, Altstadt: Im Hinblick auf das neue, sehr großzügig dimensionierte Parkplatzangebot am Parkdeck Marienstraße muss nochmals die hohe Bedeutung einer verbesserten fußläufigen Anbindung an den Bahnhof einerseits und die Altstadt andererseits hervorgehoben werden (Ertüchtigung Bahnüberführung Mariahilfbergweg, Regensburger Straße, Nabburger Torplatz). Nur unter diesen Umständen kann das Parkdeck wirksam zu einer Entlastung der Altstadt von Parksuchverkehr beitragen.

Förderung von Car-Sharing Konzepten: Für eine Stadt der Größe Ambergs wäre Car Sharing ein angemessenes und zeitgemäßes Angebot. In den Metropolen existieren bereits die Formen standortgebundener Systeme und das sogenannte Free-Floating-Carsharing (z.B. Drive Now, car2go). Diese neue Form des Nutzens statt des Besitzens von Verkehrsmitteln wird auch auf Städte wie Amberg übergreifen, indem z.B. Personen, die aus Metropolen zuziehen, dieses Angebot auch hier erwarten.

Beim stationsbasierten Carsharing stehen die Autos möglichst wohnortnah auf einem festen Stellplatz. Kunden holen den Wagen dort ab, nach der Fahrt bringen sie ihn dorthin zurück. Nur bei dieser Variante sind Reservierungen mehrere Wochen im Voraus möglich. Dies sorgt für eine hohe Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit. Stationsbasiertes Carsharing ist außerdem die preisgünstigste Carsharing-Variante. Dieses stationsbasierte Carsharing erfordert ein hohes Engagement der handelnden Personen. Eine Stadt wie Amberg kann jedoch ein solches System gerade in der Gründungsphase und in den ersten Jahren unterstützen, indem z.B. Investitionsbeihilfen oder eine Grundauslastung der Fahrzeuge sichergestellt wird. Weiterhin können verstärkt reservierte Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (z.B. am Bahnhof) eingerichtet werden. Dadurch werden diese Angebote auch für bisherige Nicht-Nutzer wahrnehmbarer. Die Genehmigungsgrundlage für reservierte stationsbasierte Stellplätze ist die Sondernutzung, wie sie prinzipiell bereits heute durch alle bestehenden Landesstraßengesetze und zukünftig erst recht durch ergänzte Landesstraßengesetze ermöglicht wird.

Einmal etablierte Systeme können erfahrungsgemäß seit vielen Jahren wirtschaftlich betrieben werden (z.B. STATTAUTO in München). Wertvolle Informationen bietet die Homepage des Bundesverbandes Carsharing (Bundesverband CarSharing e.V., 2019).

Entwurf

Z.V.2	**Das Straßennetz ist bedarfsgerecht und sicher ausgebaut. Radverkehr wird generell in die Planung integriert, weswegen ein weit verzweigtes und gut nutzbares Netz entstanden ist.**	Priorität	Zeithorizont	Kosten-schätzung	Finanzierung / Akteure
M.V.2.1	**Ausbau Radwegenetz nach Radwegkonzeption** (vgl. Radwegekonzept 2017 Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR) i.V.m. M.Q.4.2 und M.N.1.1, M.G.3.2.3	1	kurz - mittel	vgl. M.Q.4.2	vgl. M.Q.4.2
M.V.2.2	**Neuordnung von Straßenräumen mit überdimensionierten Fahrbahnbreiten zu Gunsten des Radfahrverkehrs und um Lücken im Radwegenetz zu schließen.** • z.B. Hockermühlstraße, Altstadtring, Hirschauer Straße (vgl. M.A.5.4)	2	mittel	z.B. Höckermühlstraße: für 1,5 km ca. 110.000 € inkl. 5%, 10% Risikozuschlag, NK, 19% MwSt.	Kommune
M.V.2.3	**Ausbau Straßennetz bzw. Lückenschlüsse im Straßennetz gemäß Planungen der Baulastträger wie z.B.:** • Verlängerung St 2238 bis Sulzbacher Str. • Lückenschluss Stauffenbergstraße zur Gailoher Hauptstraße ab Liebengrabenweg • Rosenthalstraße zum Gärmersdorfer Weg (Kümmersbruck) • ggf. Verlängerung Stauffenbergstraße zwischen Köferingerstraße und Liebengrabenweg	2	kurz - mittel	Kostenschätzungen siehe Projektplanungen	Kommune, Baulastträger
M.V.2.4	**Verbesserung Erschließungssituation Luitpoldhöhe** • Ausbau der Erschließung in der Luitpoldhöhe inkl. Kanalbau • Ausbau Dr. Robert-Strell-Straße und Gümbelstraße • Neuanbindung ab Kreuzung Witzlhof/Poppenricht durch Integration Kreisverkehr	1	kurz	Kreisverkehrsplatz: ca. 200.000 bis 400.000 € inkl. 5% NK, 19% MwSt. Dr. Robert-Strell-Straße: 1,9 km, ca. 4 Mio. € inkl. 5% NK, 19% MwSt.	Kommune, Baulastträger
M.V.2.5	**Sanierung Straßennetz Dreifaltigkeitsviertel** im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer z.B.: • Dreifaltigkeitsstraße • Bäumlstraße • Moritzstraße • Radwege zum GMG • etc.	2	mittel	Projektspezifisch	Kommune
M.V.2.6	**Sanierung Straßennetz Bergsteig** im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer	2	mittel	Projektspezifisch	Kommune
M.V.2.7	**Sanierung Straßennetz Eisberg** im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer	2	kurz – mittel	Projektspezifisch	Kommune
M.V.2.8	**Sanierung Straßennetz Ammersricht** im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer	2	mittel	Projektspezifisch	Kommune

Entwurf

M.A.5.4.3	Verlängerung der Freigabezeiten für den Altstadtring querende Fußgänger, insbesondere am Knotenpunkt Sulzbacher Straße / Pfalzgrafenring / Mühlgasse (Untersuchung für 1. HJ 2019 vorgesehen)	**2**	kurz	Planung ca. 3.000 € inkl. 19% MwSt. Umsetzung 2.000 € inkl. 19% MwSt.	Kommune
M.A.5.4.4	Herstellen eines richtlinienkonformen Zustandes für die Fußgängerüberwege („Zebrastreifen") an zweistreifigen Zu-/Ausfahrten des KVP am Nabburger Torplatz (entweder Reduktion der Fahrstreifenzahl oder Rückbau der FGÜ) analog der Planungen mit staatlichem Bauamt	**2**	mittel	Planung und Bau ca. 250.000 € inkl. 5% NK, 19% MwSt. je Einfahrt	Kommune+ Staatl. Bauamt
M.A.5.5	**Untersuchung zu Aufwertungsmöglichkeiten des Altstadtringes bei annähernd gleichbleibender Leistungsfähigkeit** zu Gunsten einer verbesserten Radwegeverbindung, Verbesserung des ÖPNV (z.B. Busspur), Integration von Parkplätzen und Straßenraumbegrünung zur Abmilderung der starken Barrierewirkung	**1**			
M.A.5.5.1	Machbarkeitsuntersuchung für Teilabschnitte (Verkehrszählungen, Maßnahmenuntersuchung, Leistungsfähigkeit, Mikrosimulation) • Kaiser-Wilhelm-Ring (Wörthstraße bis Malteserplatz) • Kaiser-Wilhelm-Ring / Kurfürstenring (ab Malteserplatz ohne Nabburger Torplatz) • Nabburger Torplatz • Kaiser-Ludwig-Ring (ohne Nabburger Torplatz bis Bahnhofstraße) • weitere Ringabschnitte	**1**	kurz - mittel	Verkehrsgutachten mit Messungen ca. 5.000 bis 10.000 € inkl. 5% NK, 19% MwSt. pro Abschnitt	Kommune+ Staatl. Bauamt
M.A.5.5.2	Bauliche / verkehrstechnische Umsetzung von Teilabschnitten. ggf. vorherige Durchführung von Testläufen anhand provisorischer Gestaltungselemente (Baustellensicherung)	**1**	mittel	Projektspezifisch	Kommune+ Staatl. Bauamt
M.A.5.6	**Rückbau der überdimensionierten Knotenpunkte am Ring** • Mühlgasse/Pfalzgrafenring • Ziegeltorplatz	**2**			
M.A.5.6.1	Machbarkeitsstudie zur Stadtgestaltung, Planung der Verkehrsanlagen und verkehrstechnische Bemessung inkl. Vorplanung, Kostenschätzung inkl. Bürgerbeteiligung	**2**	mittel	ca. 20.000 € inkl. 5% NK, 19% MwSt	Kommune
M.A.5.6.2	Umsetzung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie	**2**	mittel - lang	Planung und Bau ca. 400.000 € bzw. ca. 250.000 € inkl. 5% NK, 10% Risikozuschlag 19% MwSt.	Kommune, Baulastträger
Z.A.6	**Die Grünflächen entlang der Stadtmauer sind besonders attraktive, öffentliche Freiräume, die einen wichtigen Beitrag zur Naherholung in der Altstadt leisten. Die Vils mit ihren Uferzonen ist durch abwechslungsreiche Angebote und hochwertig gestaltete Bereiche im städtisch geprägten Umfeld erlebbar.**	**Priorität**	**Zeithorizont**	**Kostenschätzung**	**Finanzierung / Akteure**
M.A.6.1	**Gestaltung der Uferbereiche der Vils in der Altstadt** (unter Berücksichtigung Wettbewerbsergebnis „Leben an der Vils)	**1**			

Entwurf