



<b>Bekanntgabe</b>	<b>Vorlage-Nr:</b> <b>Erstelldatum:</b> <b>Aktenzeichen:</b>	<b>005/0256/2020</b> <b>öffentlich</b> <b>29.10.2020</b>
<b>Stand zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Kick, Roman</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>19.11.2020</b>	<b>Verkehrsausschuss</b>

### Sachstandsbericht:

#### 1) Allgemeines

Spätestens seit der weltweiten Klimaschutzbewegung „Fridays for Future“ ist der nachhaltige Ressourcenverbrauch in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gerückt. So ist mittlerweile nicht nur eine umweltfreundliche Energiegewinnung ein Thema, sondern auch eine klimaneutrale Mobilität. Wie kann das erreicht werden? Zum einen durch klimafreundliche Antriebstechnologien und zum anderen durch die Stärkung des ÖPNV. Den wohl aber nachhaltigsten Weg stellt die Förderung des Radverkehrs dar und genau hier setzt die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes an.

Attraktiver Radverkehr, bzw. ein Angebot, das es für den Bürger attraktiv macht das Rad zu benutzen, zeichnet sich dabei im Wesentlichen durch folgende Punkte aus:

- Radverkehr braucht Platz

Nicht nur durchgängige und qualitativ hochwertige und direkt verlaufende Radverkehrsnetze sorgen für einen leichten und flüssigen Radverkehr, auch müssen die Flächen breit genug sein, damit Radfahrende nebeneinander fahren und überholen können. Weiter sollten die Flächen auch mehrspurigen Fahrrädern, Transport- und Lastenrädern sowie Rädern mit Anhänger genug Platz bieten.

- Radverkehr braucht Schutz

Der ADFC hat auf der Bundeshauptversammlung 2016 in seinen Leitlinien beschlossen, dass Radfahrende bei wenig Autoverkehr oder Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeiten bis 30 km/h im Mischverkehr fahren sollen. Bei Geschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit Tempo 30 und viel Autoverkehr sollen sie auf Radfahrstreifen unterwegs sein. Baulich getrennte Wege werden bei Geschwindigkeiten über 50 km/h empfohlen (Beschluss der ADFC Bundeshauptversammlung 2016, S.1). Außerdem können physische Barrieren zwischen Rad- und Autoverkehr helfen, Menschen mehr Sicherheit beim Radfahren zu vermitteln. Was in der Praxis mit geschützten Radfahrstreifen, durch Poller oder Bordsteine vom Autoverkehr getrennt, erreicht werden soll.

- Radverkehr braucht Engagement

Attraktiver Radverkehr benötigt ebenso eine unkomplizierte Kombinationsmöglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV und Abstellmöglichkeiten am Bahnhof müssen ausgebaut und gefördert werden. Abstellanlagen sollten diebstahlsicher, barrierefrei und witterungsgeschützt sein und sind empfehlenswert, wo Radfahrten starten und enden, an Wohngebäuden, Einkaufsstraßen oder zentralen Einrichtungen wie Universitäten. Nicht zuletzt braucht gute Radinfrastruktur einen fachübergreifenden Ansatz, ausreichend Budget und Personal.

Die wesentliche Frage, die sich also stellt, woher den zusätzlichen Raum nehmen, welcher benötigt wird, um den Radverkehr attraktiver zu machen? Aber gerade in mittelalterlichen Städten wie Amberg ist der vorhandene Straßenraum ein begrenztes, unveränderbares Gut. Folglich muss die Verteilung des vorhandenen Straßenraumes neu gedacht werden. Dabei gibt es in Amberg in der Regel 3 wesentliche Interessengruppen, den Autoverkehr, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr. Wobei nicht selten die Interessengruppen Radverkehr und Fußgängerverkehr in Form von gemeinsamen Geh- und Radwegen zu einer Gruppe zusammengefasst sind. Hier ist die Handlungsaufgabe, eine sinnvolle Trennung dieser beiden Interessengruppen zu erwirken, wobei die Mindestbreiten nicht außer Acht gelassen werden sollten. In Fällen, in denen ein etwas schmalerer Fußgängerweg keine sinnvolle Variante für zusätzlichen Platz für Radfahrer darstellt, muss anderweitig Platz gewonnen werden. Dabei bietet sich vorrangig der Straßenraum an, der bisher dem Autoverkehr zugesprochen war. Außerdem dürfen bei jeder Straßenraumumverteilung bisher anderweitig genutzt Flächen wie zum Beispiel Grünstreifen unter der Voraussetzung, dass diese keine ökologische hohe Qualität aufweisen, als zusätzlicher Straßenraum für den Radfahrer nicht außen vor gelassen werden.

Mit Betrachtung der anfänglich beschriebenen Bedürfnisse des Radverkehrs bieten sich folgende Möglichkeiten an:

- Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren, wenn nötig, muss zugelassener Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Fahrradstraßen sind aufgrund dieser Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt. Dann sind gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, die die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der Fahrradstraßen wirksam dämpfen können. Die Entscheidung über die Vorfahrt sollte deshalb von örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden. An Einmündungen und Kreuzungen empfiehlt sich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn, optional auch eine bauliche Einengung.

- Schutzstreifen

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z. B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden. Schutzstreifen sollen daher bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag) vermieden werden. Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit. Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m betragen.

- Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben. Radfahrstreifen sollen inklusive der Fahrstreifenbegrenzungen (Breitstrichmarkierung) 1,85 m breit sein. Bei hohen Kfz- bzw. Radverkehrsstärken, einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder häufigem Auftreten von Fahrrädern mit Anhänger sollte die Breite mindestens 2,00 m betragen. Angrenzende Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs sollen mindestens 2,75 m breit sein. Die Regelbreite angrenzender Fahrstreifen entspricht nach den RASSt 3,25 m. Eine Kombination von Mindestbreiten für Kfz-Fahrstreifen, Radfahrstreifen und Parkstreifen ist unbedingt zu vermeiden.

- Baulich getrennter Radweg

Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Regelbreite von Radwegen beträgt 2,00 m, bei geringem Radverkehr 1,60 m. Dies ermöglicht Überholungen.

- Gemeinsamer Geh- und Radweg

Gehwege sollen dem Fußgängerverkehr ein ungestörtes Fortkommen und einen der Umfeldnutzung entsprechenden Aufenthalt ermöglichen. Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger verunsichern oder gefährden. Bei stärkerem Radverkehr kann der Fußgängerverkehr in die Randbereiche der Gehwege gedrängt werden, so dass ihm nur noch Restflächen zur Verfügung stehen. Auch den Ansprüchen des Radverkehrs wird mit der gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen. Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Bei bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwegen, auf die das nicht zutrifft, gilt es daher zu prüfen, wie diese getrennt werden können. Die Breite hängt von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m.

→ Radfahrstreifen und baulich getrennte Radwege stellen sich dabei in der Gesamtbetrachtung als besonders attraktiv für Radfahrende dar, da sie das anfänglich beschriebene Bedürfnis des Radverkehrs nach Platz und Schutz in besonderem Maße widerspiegeln. Für sie wird auf Grund ihrer exponierten Stellung daher, falls umsetzbar, bzw. bei Neuanlage, eine durchgängige Rotmarkierung vorgeschlagen.

## 2) Radverkehrskonzept Stadt Amberg

Das Radverkehrskonzept, welches mit der Intention erstellt wurde die Förderung einer nachhaltigen Mobilität weiterzuentwickeln und die Situation für den Radverkehr in Amberg signifikant zu verbessern, untergliedert sich in 176 Einzelmaßnahmen, welche Problempunkte für den Radverkehr in der IST-Situation darstellen und nennt jeweils einen Verbesserungsvorschlag, der dahingehend Abhilfe schaffen könnte. Dieser Verbesserungsvorschlag benötigt jedoch in den meisten Fällen noch eine intensive Planung und Abstimmung, um die Umsetzungsreife zu erlangen, was wiederum zur Folge hat, dass jede der 176 Einzelmaßnahmen abhängig von ihrer Komplexität eine gewisse Vorlaufzeit benötigt. Exemplarisch kann hier ein Projekt aufgeführt werden, das sich gerade in der Umsetzung befindet, die Verlängerung des Oberammersrichters Wegs zum Industriegebiet Nord. Hier nennt das Radverkehrskonzept als Problem die Belagsqualität und nennt als

Lösungsansatz einen durchgängigen Wegeausbau. Im Laufe der detaillierten Betrachtung des Projektes ergeben sich aber weitere Zwangspunkte wie etwa der Umweltschutz, der auf Grund des Biotopcharakters des Gebietes eine Vollversiegelung der Fläche unterbindet, die Eigentumsverhältnisse, die einen Grunderwerb erfordern, etwaige Förderungen und die rechtlichen Belange der Entwässerung. Somit bedingen diese Zwangspunkte neben der Frage der Straßenraumverteilung bei einem Projekt mittlerer Komplexität bereits eine Vorlaufzeit von 1-2 Jahren.

Generell können die Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihrer Komplexität unterschieden werden. Von Maßnahmen geringer Komplexität wie etwa das Freischneiden von Bewuchs bis hin zu Maßnahmen hoher Komplexität wie etwa einer komplett neuen Straßenraumgestaltung am Altstadtring/ Marienstraße oder der Planung einer neuer Fußgänger-Radwegunterführung unter der Bahn in Verlängerung der Nordgaustraße.

Abschließend muss das Konzept auch als ein dynamisches, sich entwickelndes Konzept angesehen werden, da sich zum einen die Gesetzeslage ändert, so kann hier der Mindestabstand angeführt werden, der gilt, wenn ein Autofahrer einen Radfahrer überholen möchte und seit 2020 bei mindestens 1,5 Meter innerhalb und 2 Meter außerhalb von Ortschaften liegt und zum anderen neue Ideen entwickelt werden wie etwa Pop-up-Radwege. Daher ist es sinnvoll das Radverkehrskonzept kontinuierlich fortzuschreiben und jeweils nach dem aktuellen Stand der Technik umzusetzen.

### 3) Umsetzung

Am 18.12.2017 wurde das Radverkehrskonzept im Stadtrat als Leitlinie beschlossen, was zugleich die Folge hat, dass eine überwiegende Mehrzahl der Einzelmaßnahme in Form einer Beschlussvorlage erneut geprüft werden muss.

Im Jahr 2018 wurde mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes begonnen mit Maßnahmen geringer Komplexität wie dem bereits erwähnten Freischneiden von Sichtschneiden oder dem Errichten von Radabstellanlagen, 2019 wurden Maßnahmen umgesetzt wie etwa die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, die Erneuerung des Maxplatzes. Weiter wurden auch Verbesserungen für den Radverkehr in der Altstadt erprobt mit dem Abfräsen des Kopfsteinpflasters und der damit verbundenen Gestaltungen von ebenen Radfahrstreifen in der Franziskanergasse.

Aktuell befinden sich der Radweg Industriegebiet Nord – Ammersricht, der Kreuzungsbereich Steingutstraße/Pfalzgrafenring, die Bäumlstraße oder Rotmarkierung von Einmündungsbereichen in Umsetzung. Für nächstes Jahr sind Projekte wie etwa die Errichtung eines komplett neuen Radwegs entlang der Verlängerung der Stauffenbergstraße, die Erneuerung des Galgenbergweges, die Wegeverbindung zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Köferinger Straße oder die Markierung eines Schutzstreifens im Haager Weg geplant, wodurch sich auch erste durchgängige Radverkehrsrouten ergeben, wie zum Beispiel von Gailoh bis zum Hockermühlkreisverkehr. Die Errichtung von durchgängigen Radverkehrsrouten mit Augenmerk auf die stark frequentierten Routen stellt hierbei ein wichtiges Etappenziel für die nächsten Jahre dar. Für nächstes Jahr wird hierfür ein weiterer Testversuch geplant, in der Mariahilfbergwegunterführung und am Altstadtring, mit einer Einbahnstraßenregelung für den MIV in der Mariahilfbergwegunterführung und der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung, sowie der richtungstreuen Führung des Radverkehrs am Kaiser-Ludwig-Ring zwischen Steingutstraße und Mariahilfbergweg. Weiter wird versucht durch die Erhöhung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr zu verbessern.

Hinsichtlich der Ausgaben für die Umsetzung dieser einzelnen Maßnahmen lohnt sich ein differenzierter Blick. So wurden sie teilweise direkt über die Haushaltstelle

Radverkehrskonzept abgerechnet teilweise über andere Haushaltsstellen wie etwa die Verlegung und Verbreiterung des Geh- und Radweges an der Bushaltestelle Kurfürstenring oder die Belagserneuerung in der Bäumelstraße, wodurch sich Ausgaben ergeben, die ausschließlich über die Haushaltsstelle Radverkehrskonzept abgerechnet worden sind für 2018: 5.500€, 2019: 173.000€, 2020: 225.000€ und für 2021 werden 500.000€ angestrebt.

Um den gestiegenen Nutzungsansprüchen an den Radverkehr Rechnung zu tragen, sowie die Umsetzung von Projekten mit höherer Komplexität zu verbessern, werden im Bauamt dieses Jahr noch personelle Veränderungen vorgenommen. Sie sehen die Schaffung einer neuen Stabsstelle „Mobilität“ vor, der künftig Frau Teleky angehören wird, die trotz eines aktuell angespannten Arbeitsmarktes als neue Verkehrsplanerin für die Stadt Amberg gewonnen werden konnte und das Vakuum schließen soll, das durch den Abgang von Herrn Daleiden-Lorper im August 2019 entstanden ist, weiter angehören sollen dieser neuen Stabsstelle Herr Kick vom Tiefbauamt und eine noch zu besetzende Verkehrsplanerstelle. Herr Babl übernimmt innerhalb der Stabsstelle das Aufgabengebiet Flächennutzungspläne und Herr Kühne obliegt die Leitung der Stabsstelle. Diese neue Stabsstelle hat neben dem Aufgabenschwerpunkt Verkehrsplanung, -lenkung auch die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes auf der Agenda. Durch diese Bündelung soll der Radverkehr einen noch stärkeren Bedeutungsschwerpunkt erlangen.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass das Radverkehrskonzept in seiner Ursprungsform aktuell zu einem Sechstel umgesetzt ist und die Komplexität der umzusetzenden Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept als auch der Ausgaberaumen sich kontinuierlich steigert. Außerdem wird der Fokus auf nachhaltige Mobilität und im Speziellen auf dem Radverkehr durch die Einrichtung der neuen Stabsstelle „Mobilität“ erhöht, wodurch das Ausgabevolumen und die Komplexität der Einzelmaßnahmen weiter erhöht werden kann.

#### 4) Aktuelle Beschlussfassung:

Am 14.10.2020 wurde zum Radverkehrskonzept im Bauausschuss sowie am 26.10.2020 in der Stadtratssitzung folgender Beschluss gefasst:

„Es wird beschlossen die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes fortzuführen und Straßenraumverteilung neu zu denken, wobei der Schwerpunkt auf die Förderung von ÖPNV und Radverkehr liegen sollte. Weiter soll ein einheitliches Erscheinungsbild von Radfahrstreifen und baulich getrennten Radwegen in Form von etwa durchgängigen Rotmarkierungen angestrebt werden.“

---

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

#### **Anlagen:**

Anlage 1 – Ergänzung zum Sachstandsbericht – Aktueller Projektstand Oktober 2020