

# Stadt Amberg

Marktplatz 11  
92224 Amberg



## AMBERG

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0208/2021</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>06.10.2021</b>
<b>Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (Nr. 8 - 11); Die fahrradfreundliche Umgestaltung der Köferinger Straße zwischen Hockermühlkreisverkehr und Ortsdurchfahrtsgrenze</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Schaller, Ulrich, Kick, Roman</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>20.10.2021</b>	<b>Verkehrsausschuss</b>
	<b>10.11.2021</b>	<b>Bauausschuss</b>
	<b>22.11.2021</b>	<b>Stadtrat</b>

### Beschlussvorschlag:

Die Köferinger Straße (AM 2) wird radverkehrsfreundlich umgestaltet. Zur Umsetzung werden folgenden Maßnahmen beschlossen:

- Markieren von beidseitigen Schutzstreifen im Abschnitt von Hockermühlkreisverkehr bis Liebengrabenweg
- Verbreiterung der Straße und beidseitiger Radstreifen im Abschnitt von Liebengrabenweg bis Kreisverkehr Stauffenbergstraße
- Markieren von beidseitigen Schutzstreifen im Abschnitt von Stauffenbergstraße und Ortsdurchfahrtsgrenze

### Ergänzungsbeschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, inwiefern als Ersatzmaßnahme für die wegfallenden Parkplätze Ersatzstandorte in räumlicher Nähe zur Köferinger Straße im D-Programm geschaffen werden können.

### Sachstandsbericht:

#### a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

- Ist-Situation

Die Köferinger Straße ist eine wichtige Wegeverbindung zwischen Ambergs Mitte und dem neuen Wohn- und Gewerbestandort am ehemaligen Bundeswehrkrankenhaus. Das derzeitige Angebot für den Radfahrenden ist unbefriedigend und wird den Ansprüchen an eine sichere und attraktive Nutzung nicht gerecht, da weder ein durchgängiger Verlauf noch eine klare Linienführung gegeben ist. Grundsätzlich lässt sich die Köferinger Straße dabei in folgende Teilabschnitte aufteilen:

- Nördlicher Abschnitt Kreisverkehr Hockermühle und Liebengrabenweg

Im Bereich zwischen Kreisverkehr Hockermühle und Liebengrabenweg existiert derzeit einseitig auf der Ostseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg und auf der Westseite ein Gehweg. Dieser Weg ist im südlichen Teil nur 2,30m breit und damit zu schmal für eine gemeinsame Nutzung für Fußgänger und Radfahrer in diesem frequentierten Abschnitt.

- Mittlerer Abschnitt Liebengrabenweg bzw. nördlicher Beginn D-Programm bis Kreisverkehr Stauffenbergstraße

Zwischen Liebengrabenweg und Stauffenbergstraße verläuft westlich der Köferinger Straße ein 1,50m breiter Gehweg. Dieser wird ab dem D-Programm durch einen weitläufigen Grünstreifen von der Straße getrennt. Die Fahrbahnbreite beträgt in diesem Abschnitt 9,00 m, davon werden westlich 2,00m als Längsparkstreifen für insgesamt 46 Pkw genutzt. Der Radverkehr muss sich stadtein- und stadtauswärts im Mischverkehr auf der Straße bewegen.

- Südlicher Abschnitt Kreisverkehr Stauffenbergstraße bis zur Ortsdurchfahrtsgrenze

Neben der Köferinger Straße befindet sich ein 2,30m breiter Gehweg, welcher auf der östlichen Seite durchgängig ist und auf der Westseite zwischen Kreisverkehr Stauffenbergstraße und Parkplatz unterbrochen ist. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Straße geführt.

- Soll-Situation

Der Ausbau der Köferinger Straße (Kreisstraße AM 2) ist Bestandteil des Radverkehrskonzepts. Auch vom ADFC Amberg wird die Notwendigkeit einer ausreichend breiten Radverkehrsanlage stets betont. Die Umgestaltung schafft eine durchgängige Verbindung für Radfahrer bis zur südlichen Stadtgrenze in Richtung Köfering. Die Köferinger Straße gewinnt außerdem durch den aktuell im Bau befindlichen Lückenschluss zwischen Stauffenbergstraße und Haager Weg und für die Radwegeerschließung und den geplanten Lückenschluss der Stauffenbergstraße mit dem Liebengrabenweg weiter an Bedeutung im städtischen Radverkehrsnetz.

Um diesen Mischverkehr aufzulösen und in der Köferinger Straße eine sichere und durchgängige Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, wird die folgende Lösung unterteilt in 3 Straßenabschnitte vorgeschlagen:

- Nördlicher Abschnitt Kreisverkehr Hockermühle bis Liebengrabenweg (s. Anlage 1a)

Zu Beginn bzw. Ende der Radfahrer-Schutzstreifen wird der Radfahrer auf gemeinsame Geh- und Radwege vor dem Kreisverkehr Hockermühle überführt. Der Schutzstreifen verfügt gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) über eine Breite von 1,50m. Somit bleibt bis auf die Abbiegespur zum Liebengrabenweg eine Restfahrbahnbreite von ca. 3,10m pro Fahrtrichtung für den motorisierten Individualverkehr. Orientiert an einem Lichtraumprofil eines LKWs von 2,55m, ist auch weiterhin in diesem Bereich der Begegnungsfall zwischen zwei LKWs ohne Überfahren des Radfahrer-Schutzstreifens möglich.

Stadtauswärts soll die Linksabbiegespur zum Liebengrabenweg erhalten bleiben. Stadteinwärts wird der Linksabbiegestreifen zum Containerstandort aufgegeben, die Zufahrt bleibt aber erhalten.

- Mittlerer Abschnitt Liebengrabenweg bzw. nördlicher Beginn D-Programm bis Kreisverkehr Stauffenbergstraße (s. Anlage 1b & 1c)

Für diesen Abschnitt wurden mehrere Alternativen auf Fachebene zusammen mit der Regierung der Oberpfalz auf Förderfähigkeit, Sicherheit und Konformität mit den Richtlinien geprüft.

Der nachfolgende Vorschlag verkörpert den Lösungsvorschlag, welcher Förderfähigkeit, Sicherheit (Trennung von der Fahrbahn, geringe Gefahr des sog. Doorings) und Durchgängigkeit für den Radverkehr zu vereinen versucht. Er ermöglicht darüber hinaus einen Großteil entlang der Köferinger Straße vorhandenen Längsparkstände zu erhalten.

Um die Sicherheit für stadtauswärts fahrende Radler im Einfahrtsbereich der Röntgenstraße zu gewährleisten sowie ausreichende Sichtbeziehungen im Ein- und Ausfahrtbereich für PKW zu schaffen wird es nötig, insgesamt 16 Parkstände zu entfernen.

Die beiden möglichen alternativen Radwegführungen (Beschreibung weiter unten) würden hingegen entweder einen kompletten Wegfall der derzeit 46 Parkstände mit sich bringen, oder eine Förderung größtenteils ausschließen.

Die von Norden kommenden Radfahrer-Schutzstreifen werden bis zur Einmündung der Röntgenstraße weitergeführt. Ab der Einmündung zur Röntgenstraße sind beidseitige Schutzstreifen und ein gleichzeitiger Erhalt eines Großteils der Längsparkstände ohne bauliche Maßnahmen nicht mehr möglich, wodurch sich für diesen Bereich eine neue Straßenquerschnittsgestaltung ergibt. So verläuft der Radweg bergaufwärts mit einer Sperrflächenmarkierung als Trennung zu den neu angrenzenden Parkständen zwischen Grünstreifen und Parkständen. Die Längsparkstände werden entlang der Fahrbahn angeboten.

Die Fahrbahn selbst soll auch weiterhin eine Breite von 6,00m aufweisen, um den Begegnungsfall zweier LKWs/Busse abdecken zu können. Bergabwärts ist angrenzend an die Fahrbahn ein Radstreifen mit 1,85m Breite vorgesehen. Die Bushaltestelle „Röntgenstraße stadteinwärts“ in der Köferinger Straße soll näher zu der bestehenden Fußgänger-Querungsmöglichkeit versetzt werden und behindertengerecht ausgebaut werden.

- Südlicher Abschnitt Kreisverkehr Stauffenbergstraße und Ortsdurchfahrtsgrenze (s. Anlage 1d)

Für den Abschnitt der Köferinger Straße zwischen Kreisverkehr Stauffenbergstraße und südlich der Einfahrt zum ehemaligen Bundeswehrkrankenhaus sind beidseitige Schutzstreifen vorgesehen. Dies ist hier aufgrund der Breite der Köferinger Straße problemlos möglich, da Fahrbahnbreiten von je 3,10m für den MIV erhalten bleiben. Die Radfahrer-Schutzstreifen sollen unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreiten möglichst weit Richtung Ortsdurchfahrtsgrenze fortgeführt werden und anschließend auf die beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radwege überführt werden. Somit wird eine Durchgängigkeit von Köfering bis Hockermühlekreisverkehr geschaffen.

Für den Kreisverkehr Stauffenbergstraße/ Köferinger Straße wird die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn angestrebt, wodurch die Zuführung des Radverkehrs auf den Anschlussstraßen mit entsprechenden Schutzstreifenmarkierungen erfolgt.

Weitere Veränderungen sind zudem die Verbreiterung der Querungshilfe auf Regelmäßigkeit auf Höhe der Bushaltestelle und der Wegfall des von Süden kommenden Linksabbiegestreifens zu den Parkplätzen.

### b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

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), 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.

Die Verbesserung der fahrradfreundlichen Ausgestaltung der Köferinger Straße ist Bestandteil des Radverkehrskonzepts unter den Punkten 8, 9, 10 und 11. Die Lösung stellt eine eindeutige und richtungstreue Führung des Radverkehrs her, die direkte Anbindungen ermöglicht und die Sicherheit für Radfahrende erhöht. Diese Punkte sollen mit dieser Beschlussvorlage umgesetzt werden.

### c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

Radwegebaukosten: ca. 500.000€

Es wird eine Förderung über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ und GFVG angestrebt, wodurch Fördermittel von mindestens 45% auf die förderfähigen Kosten generiert werden können.

### d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Die Umsetzung des Radwegebaus ist für 2023 geplant.

### Personelle Auswirkungen:

---

### Finanzielle Auswirkungen:

#### a) Finanzierungsplan

Finanzierung über Haushaltsmittel der HH-Stelle Radverkehrskonzept 1.5941.9500, Fördermittel sind zu erwarten

#### b) Haushaltsmittel

Auf der HH-Stelle 1.5941.9500 stehen jährlich 500.000€ zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts zur Verfügung.

#### c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

Geringe Unterhaltskosten sind zu erwarten

### Alternativen:

Wie in der Beschlussvorlage erläutert, wurden für den mittleren Abschnitt der Köferinger Straße von Liebengrabenweg bis Kreisverkehr Stauffenbergstraße im Vorfeld zwei mögliche

Alternativen diskutiert:

- Alternative 1:

Würden die Längsparkstände (ca. 46 Stellplätze) gänzlich entfallen, könnte auf eine Straßenverbreiterung verzichtet werden. Stattdessen könnte der freie Straßenraum für eine durchgängige Markierung von beidseitigen Radfahrer-Schutzstreifen verwendet werden. Die Restfahrbahnbreite für den MIV von 5,50m bliebe erhalten. Lediglich die bestehende Fußgängerfurt in etwa der Mitte der Köferinger Straße müsste verbreitert werden.

Mit der Markierung von beidseitigen Radfahrer-Schutzstreifen ohne eine Verbreiterung im mittleren Abschnitt, entfallen aber alle 46 öffentlichen Parkstände entlang der Köferinger Straße. Um den Parkraumdruck nicht steigen zu lassen, müssten diese als Ersatzmaßnahme im D-Programm geschaffen werden, was zur Folge hat, dass sich der Gebietscharakter des D-Programms ändert und ein neuer Bebauungsplan aufgestellt werden müsste, wobei der Ausgang des Bebauungsplanverfahrens nicht vorhersehbar ist.

- Alternative 2:

Verlagerung der Längsparkstände auf die Ostseite der Köferinger Straße und Errichtung von Radstreifen beidseitig an den Rändern der Köferinger Straße ähnlich wie in der Beschlussvorlage beschrieben. Mit dieser Verlagerung könnten alle Parkstände erhalten werden.

Alternative 2 ist jedoch nicht bzw. nur geringfügig förderfähig, da das dadurch entstehende Kreuzen der Fahrbahn der aussteigenden Personen als Gefahren- bzw. Konfliktpunkt seitens der Regierung betrachtet wird. Fördermittel in sechsstelliger Höhe würden entfallen.

---

Dr. Markus Kühne, Baureferent

**Anlagen:**

- Anlage 1a – Entwurfsplan Köferinger Straße
- Anlage 1b – Entwurfsplan Köferinger Straße
- Anlage 1c – Entwurfsplan Köferinger Straße
- Anlage 1d – Entwurfsplan Köferinger Straße

