

Stadt Amberg

Marktplatz 11
92224 Amberg



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0013/2014
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	06.02.2014
Radwegkonzept für den Altstadtring; Entscheidung über die Lückenschlüsse am westlichen Altstadtring und die bevorzugte Variante der Beschilderung		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Herr Wolfgang Babl		
Beratungsfolge	13.03.2014	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die vorgeschlagenen Lückenschlüsse der Radwegführungen um die westliche Altstadt und eine geänderte Beschilderung gemäß

- Variante A mit Linksfahrmöglichkeiten (Gehwege mit „Radfahrer frei“) oder
- Variante B weitgehend mit benutzungspflichtigen (Geh- und) Radwegen in Fahrtrichtung rechts

einschließlich der Richtung Altstadtring verlegten Furt in der Max-Josef-Straße.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Lückenschlüsse

Nur in wenigen Teilbereichen des Altstadtrings sind bisher beidseitige Radwege (in Form gemeinsamer Geh- und Radwege) angeordnet. In einigen Abschnitten des westlichen Altstadtrings sind zwar Wege mit Mindestbreite von 2,50 m vorhanden, eine Radwegnutzung wurde jedoch früher als zu gefährlich eingestuft. In der Zwischenzeit wurden aber diese Abschnitte widerrechtlich doch regelmäßig als Radwege genutzt, wobei der Verkehrspolizei dort keine Unfälle bekannt sind.

Der Abschnitt zwischen Maxplatz und Lüderitzplatz am Kaiser-Wilhelm-Ring ist nun als Geh- und Radweg geeignet, weil der früher kritische Bereich bei der Stellplatzanlage der Praxen übersichtlich gestaltet worden ist. Der Abschnitt direkt östlich der Ostbayerischen Technischen Hochschule ist für die zu erwartende Verkehrsfrequenz von Fußgängern und Radfahrern ausreichend dimensioniert, auch übersichtlich und kann deshalb zur Radwegnutzung empfohlen werden. Der Abschnitt zwischen Sechserstraße und Malteserplatz ist zwar wegen der Bushaltestelle nicht ganz unproblematisch, könnte aber bei Erhöhung des Durchlassgeländers auf 1,30 m zumindest probeweise für den Radverkehr freigegeben werden.

Beschilderungsprobleme

Gemäß neuerer Rechtsprechung darf ein benutzungspflichtiger unmittelbar Straßen begleitender Radweg (blaues Schild; Zeichen 237, 240, 241) nur mehr auf einer Fahrbahnseite in Fahrtrichtung rechts angeordnet werden. Das zwingt viele Radfahrer zu Umwegen und häufigeren Ampelquerungen.

Wegen verschiedener einzelner Änderungen in der Radwegbeschilderung haben sich im Gesamtverlauf einige unlogische Beschilderungen am westlichen Altstadtring ergeben. Vielfach fehlen auch die Ampelstreuscheiben für Fußgänger und Radfahrer.

Planungsvarianten der Radweganordnung

Grundsätzlich ist es empfehlenswert, für den gesamten Altstadtring ein durchgängiges Radwegekonzept umzusetzen, damit den Radfahrern die Orientierung leicht fällt und auch die Beschilderung vereinfacht werden kann.

Bei Variante A sollen komplett keine benutzungspflichtigen Radwege am Altstadtring mehr angeordnet werden, sondern stattdessen Gehwege mit „Radfahrer frei“ (vgl. Anlage 1). Weitgehend soll das Radfahren in beide Richtungen freigegeben werden, nur nicht zwischen Wingershofer Tor und Malteserplatz (Engstellen beim früheren Josefshaus) sowie zwischen Lüderitzplatz und Maxplatz (Kurveninnenseite; Alternativstrecke im Alleebereich). Der Vorteil für die Fußgänger besteht darin, dass die Radfahrer in angepasster Geschwindigkeit fahren müssen und sich den Weg nicht frei klingeln dürfen; der Vorteil für die Radfahrer liegt in der Benutzungsmöglichkeit auch linksseitig gelegener Abschnitte, ohne die Fahrbahn unnötig queren zu müssen (z.B. für Schüler der Max-Josef-Schule) und in der Möglichkeit der Benutzung der Fahrbahn (z.B. für schnelle Radfahrer). Die Fachbehörden sprechen sich für Variante A aus.

Bei Variante B sollen alle unmittelbar Fahrbahn begleitenden (Geh- und) Radwege benutzungspflichtig in Fahrtrichtung rechts angeordnet werden, mit benutzungspflichtigem Zweirichtungsverkehr bei den von der Fahrbahn abgesetzten Radwegen (vgl. Anlage 2). Der Sicherheitsvorteil für die Autofahrer und Radfahrer besteht darin, dass bei den Grundstückszufahrten keine unerwarteten linksseitig fahrenden Radfahrer auftauchen dürften und dass keine Radfahrer die Fahrbahn des Altstadtrings benutzen dürften.

Furt in der Max-Josef-Straße

Die bestehende Fußgänger- und Radfahrerfurt in der Max-Josef-Straße ist mehr als 8 m von der Fahrbahn des Kaiser-Wilhelm-Rings abgesetzt und gilt damit nicht mehr als bevorrechtigte Fahrbahn begleitende Wegeführung.

Die Radfahrerfurt an der Max-Josef-Straße soll nicht direkt an die Straßenflucht des Kaiser-Wilhelm-Rings gesetzt werden, sondern um eine PKW-Länge von 5 m abgerückt (maximale Entfernung für eine Bevorrechtigung). Ohne dieses Abrücken müsste ein Kfz-Fahrer beim Ausfahren aus der Max-Josef-Straße zwingend in die Radfahrerfurt vorfahren, zumindest bei Sichtbehinderung durch einen Bus (Bushaltestelle) oder ein anderes Fahrzeug. Der Umbau der Furt mit Ummarkierung, Änderung der Absenkung und der Poller soll in jedem Fall unabhängig von den Beschilderungsvarianten durchgeführt werden.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Es liegen mehrere Anträge zur Vereinheitlichung und Verbesserung der Radwegbeschilderung und der Furt bei der Max-Josef-Straße vor.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Personelle Auswirkungen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

nicht notwendig

b) Haushaltsmittel

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)
nur normaler Straßenunterhalt erforderlich

Alternativen:

zwei Beschilderungsvarianten zur Auswahl

Anlagen:

1. Übersichtsplan zu Variante A (Gehwege mit „Radfahrer frei“)
2. Übersichtsplan zu Variante B (benutzungspflichtige Radwege)

Markus Kühne, Baureferent