

Vorlagennummer: VO/2023/7249-61
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich



Planung Friedrichstraße Tischvorlage

Datum: 30.10.2023
Referent:in: Thomas Beese
Federführung: 61 Stadtplanungsamt
Beteiligte Ämter:

Beratungsfolge

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Mobilitätssenat (Entscheidung)	14.11.2023	Ö

I. Sitzungsvortrag:

Im Mobilitätssenat vom 10.10.2023 wurde das Projekt ‚Planung Friedrichstraße‘ (VO/2023/7059-61) zur Beratung in die 2. Lesung am 14.11.2023 in den Mobilitätssenat verwiesen.

Am 18.10.2023 fand eine Öffentlichkeitsveranstaltung statt, zu der Bürgerinnen und Bürger sowie anliegenden Institutionen geladen wurden.

Im Sitzungsvortrag werden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt.

1. Rückblick – Darstellung der Varianten 4 und 6

In der vorhergehenden Sitzung des Mobilitätssenates am 10.10.2023 kam die Bitte auf, die absoluten Zahlen der Verkehrsmodellberechnung aufzuzeigen. Diese werden im Folgenden, im Abschnitt der Variante 4 und der Variante 6, dargestellt. Bei den absoluten Zahlen handelt es sich um den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr in Kfz/24 h.

(Bisher veröffentlichte Einzelergebnisse sind Stichproben, die signifikant von diesen Werten abweichen können. Programmtechnisch bedingt (Einspeisungsproblematik) kann die tatsächliche Verkehrsbelastung insbesondere im Nahbereich von verkehrsintensiven Einrichtungen etwas von der dargestellten Verkehrsbelastung abweichen.)

Hinweis zur Aussagekraft des Verkehrsmodells:

Das Verkehrsmodell der Stadt Bamberg beinhaltet Verkehrsdaten aus Verkehrszählungen, die jährlich an unterschiedlichen Stellen des Stadtgebietes erhoben werden. Zudem ist das Stadtgebiet innerhalb des Verkehrsmodells in sogenannte Zellen aufgeteilt. Die Zellen beinhalten Daten, die für die Aussage des Verkehrsaufkommens notwendig sind. In den Zellen (Kleinteilige Areale im Stadtgebiet) findet die Unterscheidung statt, ob es sich um ein Wohnquartier, eine Mischnutzung mit Dienstleistungen, oder ein Gewerbegebiet etc. handelt. Die Art der Dienstleistungen und Unternehmen werden differenziert. So erzeugt beispielsweise ein Supermarkt mehr Verkehr, als ein Kindergarten.

Als Resultat liefert das Verkehrsmodell eine Aussage über die jeweilige Verkehrsstärke im Straßennetz, welche realistische Werte darstellt.

Das Verkehrsmodell hilft vor allem bei der Unterstützung von Prognosen und stellt die Verkehrsverlagerungseffekte dar, wenn Änderungen im Straßennetz vorgenommen werden. Als Ergebnis liefert das Modell eine Visualisierung der Verkehrsverlagerung zur Orientierung.

Verkehrsmodellberechnung Variante 4 (siehe Anlage 1):

(Abschnitt Schönleinsplatz als Einbahnstraße – weiterer Verlauf im Zweirichtungsverkehr – kleinkronige Bäume beidseitig)

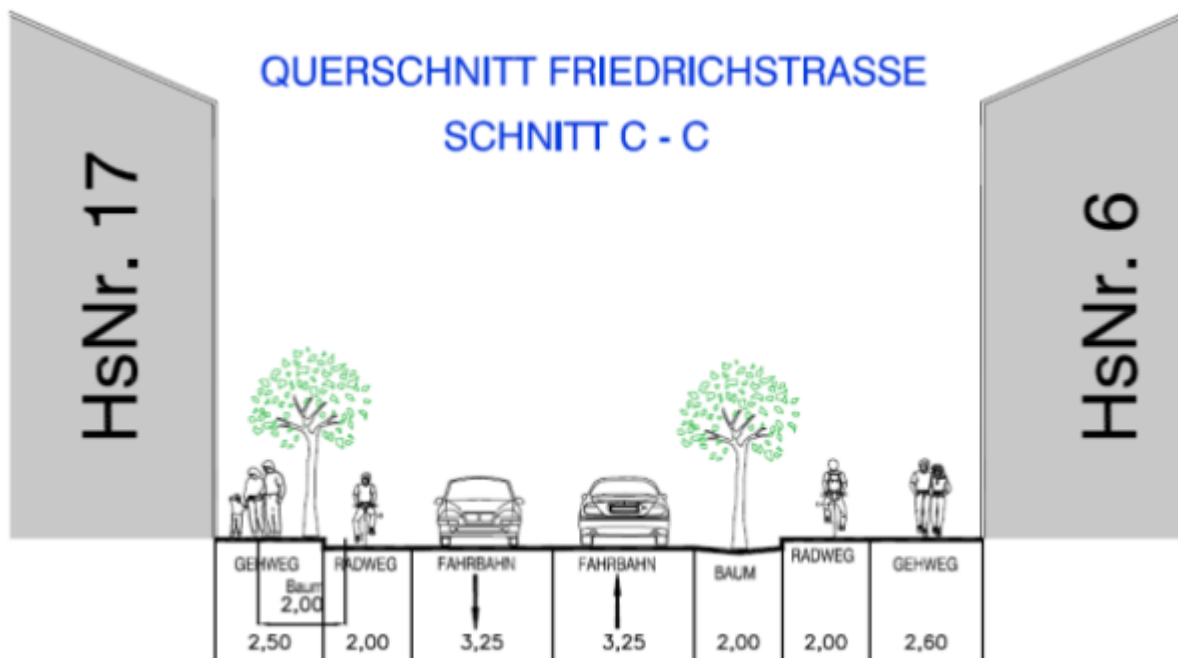


Abb.: Querschnitt der Variante 4

Prämisse:

In der Variante 4 wird der Abschnitt Schönleinsplatz als Einbahnrichtung für die Verbesserung der Infrastruktur für die Nahmobilität gestaltet. Der Abschnitt Schützenstraße bis Wilhelmsplatz wird im Zweirichtungsverkehr geführt.

Bewertung:

(Bei den absoluten Zahlen handelt es sich um den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr in Kfz/24 h.)

- + Abnahme Willy-Lessing-Straße (von 14.970 auf 13.370)
- + keine Auswirkung auf Ottostraße □ Heinrichsdamm (2.173)
- + geringe Auswirkungen Unterer Kaulberg (von 8.835 auf 8.991)

- Verlagerung Abschnitt Straße Schönleinsplatz (von 640 auf 2.526) (Umkehr Einbahnrichtung)
(Friedrichstraße (Schönleinsplatz) (von 11.284 auf 8.231)

- Zunahme auf Franz-Ludwig-Straße (von 1.030 auf 1.332)
- Zunahme Marienbrücke (von 16.128 auf 17.744)
- Zunahme Peuntstraße (von 15.333 auf 16.090)
- Zunahme Starkenfeldstraße (von 13.926 auf 14.296)

Fazit:

- machbar
- die Verkehrsverlagerungen sind abbildbar
- geringe Zunahme in der Franz-Ludwig-Straße
- Status Quo im Haingebiet
- geringe Auswirkung auf Unterer Kaulberg (2% Zunahme)

Verkehrsmodellberechnung Variante 6 (siehe Anlage 2):
 (Gesamte Friedrichstraße als Einbahnstraße – großkronige Bäume mittig)

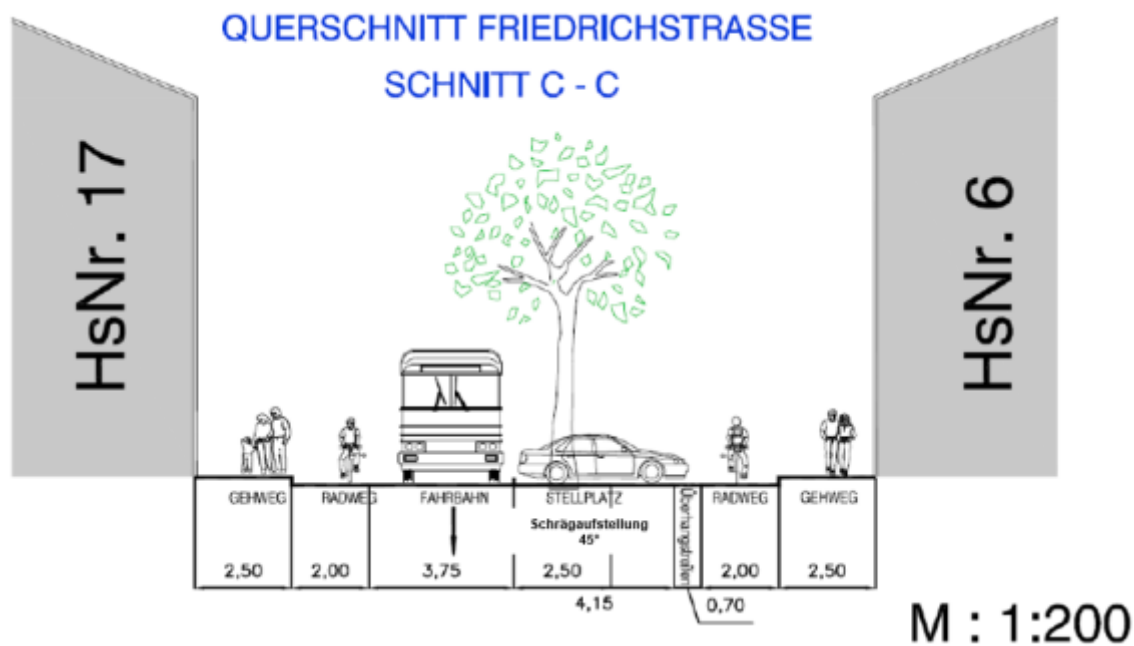


Abb.: Querschnitt der Variante 4

Prämisse:

Durch die Variante 6 wird die Friedrichstraße zur Einbahnstraße in Richtung Innenstadt. Als Gegenrichtung wird der Heinrichsdamm in stadtauswärtiger Richtung geändert.

Bewertung:

(Bei den absoluten Zahlen handelt es sich um den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr in Kfz/24 h.)

- + Abnahme in der Friedrichstraße (von 13.265 auf 9.803) (Einbahnrichtung Innenstadt)
- + Abnahme Heinrichsdamm (von 1.958 auf 511) (Umkehr Einbahnrichtung/ Bewertung □ Fazit)

o Status Quo Lange Straße (von 9.309 auf 9.380)

- Zunahme Willy-Lessing-Straße (von 14.971 auf 16.250)
- Zunahme auf Franz-Ludwig-Straße (von 1.030 auf 1.448)
- Zunahme Kunigundendamm (von 2.239 auf 2.755)
- Zunahme Dr.-von-Schmidt-Straße (von 872 auf 1.708)
- Zunahme Nürnberger Straße (von 9.548 auf 10.261)
- Zunahme Unterer Kaulberg (von 8.835 auf 9.083)
- Zunahme Abschnitt Ottostraße □ Heinrichsdamm (von 2.173 auf 2.925)
- Ottostraße (von 1.277 auf 1.707)
- Amalienstraße (von 840 auf 1.055)
- Hainstraße (von 3.165 auf 3.419)

Fazit:

- Variante 6 weist umliegende Verkehrsverlagerungseffekte auf
- fachliche Einschätzung: Anders als das Verkehrsmodell ein Anstieg in der Dr.-von-Schmitt-Straße aufzeigt, wird ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen angenommen, da der Verkehr entlang des Heinrichsdamms gelenkt wird. Die Verkehrsstärke des Heinrichsdammes wird demnach auf den heutigen Status Quo ansteigen.
- Amalien- und Ottostraße nehmen um ca. 30 % zu
 - Verhinderung: Anliegerverkehr
 - Rausnahme des Durchgangsverkehrs □ baulich durch Engstellen
- geringe Zunahme in der Franz-Ludwig-Straße

- geringe Auswirkung auf Unterer Kaulberg
- machbar durch Unterstützung von Maßnahmen (Anliegerstraßen, Verkehrsberuhigung)

2. Vorstellung und Bewertung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

In beiliegender Tabelle (Anhänge 3 und 4) sind die Stellungnahmen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der ansässigen Unternehmen, Dienstleitungen und Einrichtungen dargestellt.

Insgesamt gingen 71 Stellungnahmen zu den jüngsten Varianten 4 und 6 ein.

Wesentliches Ergebnis und Aussage zu den Varianten:

VARIANTEN	VAR. 2	VAR. 4	VAR. 5	VAR. 6	Neutral	Forderung weiterer Varianten
Stimmen:	2	5	1	47	4	12

Variante 2 (vergleiche Punkt 2.2): Diese Variante betrifft im Besonderen die Ausgestaltung der Friedrichstraße im Abschnitt des Schönleinsplatzes. Gefordert wird der jetzige Status Quo in diesem Bereich mit einer Kfz-Fahrspur in Richtung Wilhelmsplatz. Diese Spuraufteilung ist nur dann möglich, wenn in die Grünfläche des Schönleinsplatzes eingegriffen wird. Diese Variante erzielte 2 Stimmen.

Variante 4: Für diese Variante gingen 5 positive Stellungnahmen ein.

Variante 5: Ähnlich Variante 4 nur mit großkronigen Bäumen in Mittellage. Diese Variante erzielte nur eine Stimme. Sie wurde bereits im Mobilitätssenat am 10.10.2023 verworfen, da der Rettungsweg aufgrund der schmalen Fahrbahn für den Kfz-Verkehr im Falle von Wartungsarbeiten etc. nicht passierbar wäre.

Variante 6: Das Ergebnis zeigt auf, dass sich der Großteil der Beteiligten für Variante 6 ausspricht. Durchgängig breite Geh- und Radwege ohne Engstellen sowie die großkronigen Bäume in Mittellage der Fahrbahn sind die wesentlichen Kriterien dieser Variante. Die Variante weist auch die größten Verkehrsverlagerungseffekte auf.

Neutral: 4 Mal wurde neutral abgestimmt.

Forderung weiterer Varianten: Zugleich gibt es 12 Stimmen, die eine tiefergehende Untersuchung von Alternativen fordern. Hier wird die Forderung der Einbahnführung der Variante 6 in stadtauswärtiger Richtung gefordert. Ebenso die Betrachtung der Einbahnstraßensituation in einem gesamtstädtischen Kontext.

2.1 Bewertung der Variante 0

In der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.10.2023 wurde die Variante 0 gefordert. Das bedeutet die Beibehaltung des heutigen Straßenquerschnitts in der Friedrichstraße.

Bei einer Neuplanung eines innerstädtischen Straßenabschnittes sind Regelwerke der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) zu berücksichtigen. Darunter fallen u. a. die Regelungen für Radverkehrsanlagen, Stadtstraßen und Fußverkehrsanlagen (ERA 2010, RAS 06, EFA 2001).

Im Bestand ist der südliche Geh- und Radwegbereich mit einer Breite von ca. 2,50 m unterdimensioniert und bedarf einer Verbreiterung. Die Regelmaße für den Gehweg betragen hier 2,50 m und 2,00 m für die Radverkehrsanlage. Des Weiteren sind Grünanlagen innerhalb des Straßenraums im Besonderen hinsichtlich der klimatischen Veränderungen zu berücksichtigen (FGSV, E-Klima 2022).

Die Bäume (Rotdorne) entlang der Friedrichstraße besitzen nur kleine offene Baumscheiben, die stark versiegelt und verdichtet sind. Als Resultat ergibt sich ein kümmerlicher Wuchs. Wachstum und Entwicklung der Bäume sind eingeschränkt. Die Varianten 4 und 6 beinhalten große offene Baumscheiben sowie durchgehende Pflanzstreifen um ein vitales Wachstum zu fördern.

Aus diesem Grund ist ein Belassen des Status Quo (Variante 0) in der Friedrichstraße nicht möglich, da die Richtlinien eingehalten werden müssen.

2.2 Bewertung der Variante 2

In der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.10.2023 wurde gefordert, die Variante 2 erneut zu prüfen. In dieser Variante bleibt der derzeit vorhandene Straßenquerschnitt auf der Fahrbahn Höhe Schönleinsplatz bestehen.



Abb.: Darstellung Variante 2 mit Eingriff in den Grünbereich des Schönleinsplatzes (in Gelb dargestellt)

Die Variante 2 wird aus Sicht der Verwaltung aufgrund des notwendigen baulichen Eingriffes in die Grünanlage nicht empfohlen. Innerstädtische Grün- und Freiflächen stellen elementare Bestandteile einer klimaresilienten Ausrichtung der Stadtentwicklung dar. Bestehende Grünflächen sind wo immer möglich zu sichern und zu qualifizieren. Die Flächen am Schönleinsplatz sind zudem von

denkmalpflegerischer Bedeutung.

Des Weiteren ist der Radweg auf der Fahrbahn stadteinwärts mit 1,75 m schmaler als in den weiteren Varianten, bei der die Breite von 2,00 m realisiert werden kann. Der 1,75 m breite Radweg ist zu verbreitern, da es sich um einen Radweg in Mittel Lage handelt, der von beiden Seiten von einer Kfz-Spur begleitet wird.

2.3 Bewertung der Planung „Fahrradallee Friedrichstraße“ aus der Bürgerschaft (Anlage 5)

Innerhalb des Beteiligungszeitraums wurde ein Planentwurf von engagierten Bürgerinnen und Bürgern entworfen, der mit der Verwaltung in einem Gespräch analysiert wurde.



Abb.: Planentwurf Fahrradallee Friedrichstraße - Bürgerbeteiligung

Der Planentwurf sieht einen Zweirichtungsradschlauch auf der südlichen Seite der Friedrichstraße vor. Grundsätzlich sind innerstädtischen Zweirichtungsradschläuche zu vermeiden, da ein- und ausbiegende Kfz auf zwei Richtungen achten müssen. Mit dem Radverkehr in Gegenrichtung auf der „falschen“ Seite der Fahrbahn wird innerorts nicht gerechnet. Als Folge kommt es an diesen Stellen immer wieder zu kritischen Situationen und Unfällen.

Auch die Abbiegebeziehungen des Radverkehrs sind für die Verkehrsteilnehmenden nicht klar zu erkennen.

Aufgrund des Unfallgeschehens haben sich einseitige Zweirichtungsradschläuche innerorts nicht bewährt. Die Variante kann daher nicht zur Weiterverfolgung empfohlen werden.

Im Gespräch wurde der Abschnitt Friedrichstraße (Schönleinsplatz bis Schützenstraße) besprochen, bei dem wie im Plan dargestellt, der Kfz-Verkehr in beide Richtungen fahren kann. Die Beeinträchtigung der Grünfläche könne beispielsweise auf der Südseite des Schönleinsplatzes kompensiert werden. Hier wird an die Bewertung der Variante 2 (Punkt 2.2) verwiesen.

2.4 Bewertung des Antrags vom 28.06.2023, Nummer 2023-115 (Anlage 7)

Bei der Prüfung der Entwürfe für die Neugestaltung der Friedrichstraße wird beantragt, insbesondere auf folgende Aspekte zu achten:

1. Sicherheit der Schülerinnen und Schüler des Franz-Ludwig-Gymnasiums
Stellungnahme: Die Sicherheit des Schulweges muss und wird bei allen Varianten berücksichtigt.
2. Beeinträchtigung von Sichtachsen im Weltkulturerbe
Stellungnahme: Die Sichtachse der Friedrichstraße wird in keiner der Varianten maßgeblich beeinflusst.
3. Parkplatzsituation am Heinrichsdamm
Stellungnahme: Die Parkplatzsituation am Heinrichsdamm würde in keiner der Varianten signifikante Änderungen erfahren.

4. Erreichbarkeit der Hainapotheke

Stellungnahme: Die Hainapotheke ist in allen Varianten erreichbar.

3. Abschließende Bewertung der Varianten

Die Analyse des Verkehrsmodells zur Variante 6 hat größere Verkehrsverlagerungseffekte in das umliegende Straßennetz aufgezeigt. Damit gibt es eine Zunahme des Verkehrs in die Ottostraße sowie die Amalienstraße des Haingebietes. Darüber hinaus zeigt das Modell auch eine höhere Zunahme des Verkehrs in die Franz-Ludwig-Straße. Um die Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu verhindern und den Durchgangsverkehr niedrig zu halten, sind begleitende Maßnahmen notwendig. Darunter fallen die Einführung von Anliegerstraßen sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen, die u. a. baulich geschaffen werden müssen. Die Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung im Heinrichsdamm hat zusätzliche Maßnahmen an den Knotenpunkten zur Folge. Dies resultiert in einer Kostensteigerung und einem höheren baulichen Aufwand im Umfeld der Friedrichstraße.

In Anbetracht des höheren Maßnahmenaufwandes – dessen detaillierte Ausgestaltung noch umfassend zu konzeptionieren und evaluieren wäre – bei gleichzeitig sehr engem zeitlichen Korsett von Vergabe, Planung und Ausführung der versorgungsinfrastrukturellen Ertüchtigung der Friedrichstraße, wurden verkehrstechnische Optimierungsmöglichkeiten der Variante 4 untersucht.

Negative Stellungnahmen bezogen sich vor allem auf die Engstellen im Bereich der Lieferzonen. Der Gehwegbereich beträgt in den Abschnitten (B) 1,60 m und (D) 1,80 m. Diese Bereiche wurde in der Variante 4A optimiert, sodass der Gehwegbereich in der Variante 4A (B) 1,80 m und (D) 2,05 m beträgt.

Anstelle der Lieferzonen wurden in Variante 4A die Breite eines Kfz-Stellplatzes von 2,00 m berücksichtigt einschließlich eines Sicherheitsabstandes von 0,75 m zum Radweg um die sogenannten Door-Opening-Unfälle zu vermeiden. Laden und Liefern ist auf den Kfz-Stellplätzen sowie auf den im Umfeld geplanten Lade- und Lieferzonen weiterhin möglich.

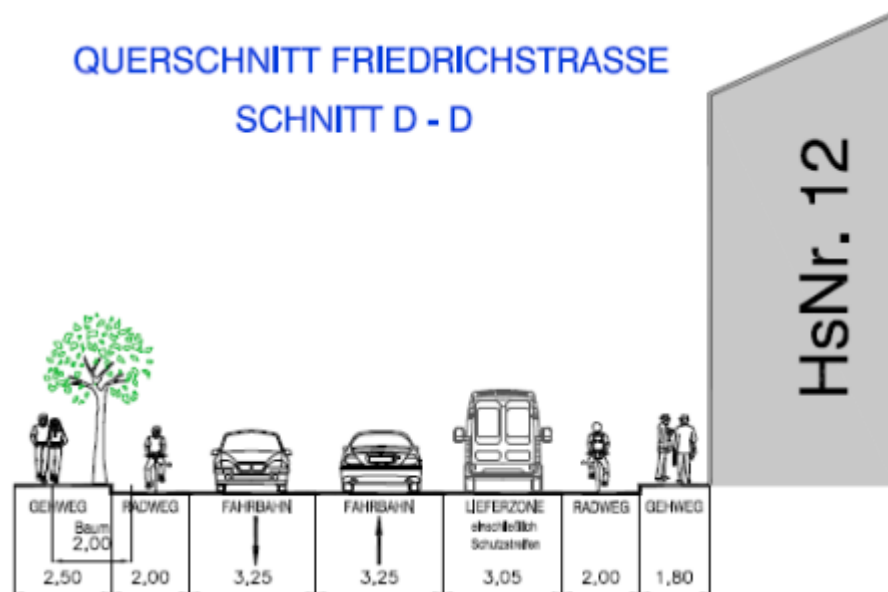


Abb.: Querschnitt D – Alt: Variante 4

QUERSCHNITT FRIEDRICHSTRASSE SCHNITT D - D

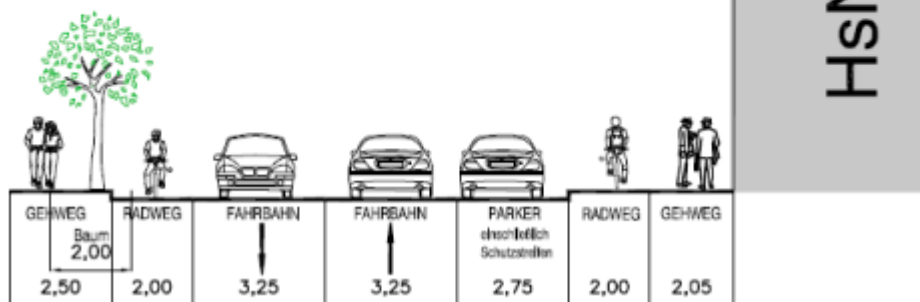


Abb.: Querschnitt D – Neu: Variante 4A

Des Weiteren weist die Variante 4A weniger Verkehrsverlagerungseffekte auf, als Variante 6. Verkehr aus Richtung Kaulberg, Hainstraße und Schützenstraße kann weiterhin über den Schönleinsplatz in die Friedrichstraße und somit in Richtung Fernverkehr einfahren. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in das Haingebiet wird vermieden.

Für die Stadtgesellschaft ist es wichtig, die Verkehrsinfrastruktur in der Weise anzulegen, dass diese für Dekaden flexibel anpassbar bleibt. So kann die Thematik in Betrachtung eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes und etwaigen zukünftigen Anforderungen ergebnis-offen und ohne Restriktionen erfolgen.

Ein weiterer Vorteil ist die Beibehaltung der klassischen Sichtachse in der Friedrichstraße durch beidseits angelegte Bäume.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätssenat beauftragt die Verwaltung die Variante 4A zur Grundlage des weiteren Vorgehens zu machen.
3. Der Antrag vom 28.06.2023 mit der Nummer 2023-115 ist somit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
4. Der Antrag vom 19.06.2023 ist somit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
5. Der Antrag vom 18.10.2023 mit der Nummer 2023-182 ist somit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

III. Finanzielle Auswirkungen

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

x	1.	Keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferats**:

Anlage/n

- 1 - Anlage 1_Variante 4 (öffentlich)
- 2 - Anlage 2_Variante 6 (öffentlich)
- 3 - Anlage 3_Tabelle Stellungnahmen Öffentlichkeitsbeteiligung (öffentlich)
- 5 - Anlage 4_Stellungnahmen Öffentlichkeitsveranstaltung 18.10.2023 (öffentlich)
- 6 - Anlage 5_Planung Fahrradallee Friedrichstraße (öffentlich)
- 7 - Anlage 6_Variante 4A (öffentlich)
- 8 - Anlage 7_Antrag 2023-115 (öffentlich)
- 9 - Anlage 8_Antrag 2023-06-19 (öffentlich)

Verteiler:

Straßenverkehrsamt
Bamberg Service – Straßen- und Brückenbau
Bamberg Service – Entwässerung
Bamberg Service – Entsorgung
Bamberg Service – Grünanlagen und Friedhöfe
Stadtplanungsamt – Stadtanierung
STVP
STWB – Energie und Wasserversorgung
Polizeiinspektion Bamberg Stadt
Amt für Brand- und Katastrophenschutz – Ständige Wache

