

<p><b>Sitzungsvorlage</b></p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt Stadtwerke 65 Entsorgungs- und Baubetrieb</p>	<p><b>Vorlage- Nr:</b>      <b>VO/2017/0848-61</b></p> <p>Status:                      öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum:                      28.03.2017 Referent:                    Beese Thomas</p>						
<p><b>Luitpoldeck Sachstandsbericht</b></p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Datum</td> <td style="width: 45%;">Gremium</td> <td style="width: 40%;">Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>14.11.2017</td> <td>Umweltsenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	14.11.2017	Umweltsenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
14.11.2017	Umweltsenat	Entscheidung					

**I. Sitzungsvortrag:**

**Ausgangslage**

Die Luitpoldstraße wurde zwischen der Gangolfschule und der Kreuzung Obere Königstraße im Zeitraum Mitte Juli bis Mitte September 2016 saniert. Gleichzeitig mit dem Vollausbau der Straße erfolgten Arbeiten am Gehweg sowie der barrierefreie Umbau der vorhandenen Bushaltestellen. Maßgeblich für die Erneuerung der Fahrbahn war dabei der schlechte Straßenzustand, letztlich hervorgerufen aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung. Diese ist bei rund 13.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (5.600 stadteinwärts/7.900 stadtauswärts) als „hoch“ zu bezeichnen, wobei der Schwerverkehrsanteil von ca. 7 Prozent hauptsächlich aus Bussen besteht.

Gleichzeitig gehört der fragliche Abschnitt zu den am stärksten vom Radverkehr genutzten Straßenabschnitten Bambergs. So weist die Radverkehrszählung im Jahr 2014 in Richtung Stadtmitte insgesamt 2.300 Radfahrer pro Tag aus. Zum Vergleich: in den letzten 20 Jahren hat der Kfz-Verkehr in der Luitpoldstraße ca. 20 Prozent abgenommen, während sich der Radverkehr im gleichen Zeitraum nahezu verdoppelt hat.

Die Querschnittsaufteilung zwischen den Bordsteinen war vor der Baumaßnahme 2016 folgende:

- Bushaltestelle in Richtung Innenstadt (markiert ähnlich einer Busspur)
- Richtungsfahrbahn in Richtung Innenstadt
- Schmale Linksabbiegespur in die Obere Königstraße
- Richtungsfahrbahn in Richtung Bahnhof mit Bushaltestelle

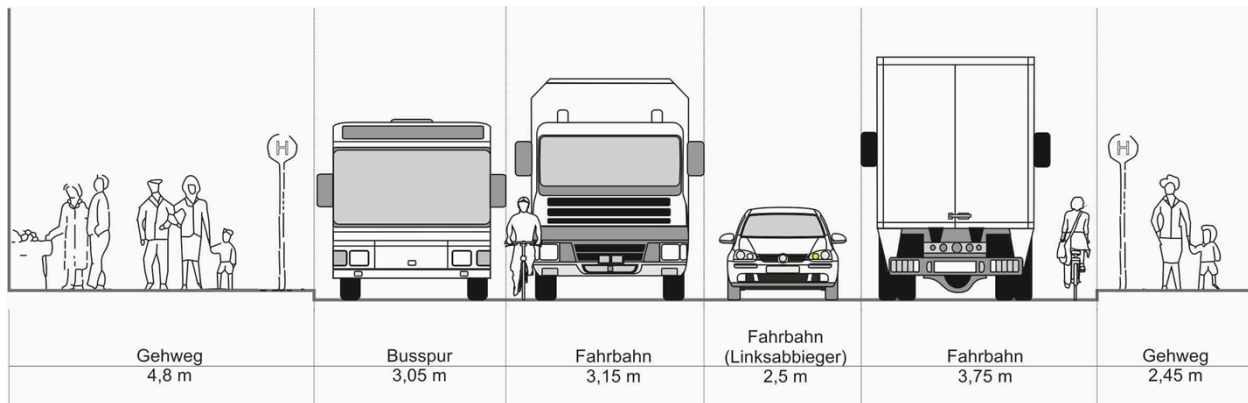


Abbildung 1: Querschnittsaufteilung vor Umgestaltung (Blickrichtung von der Kreuzung in Richtung Bahnhof)

Aus dieser Querschnittsaufteilung resultierten immer wieder Probleme:

Aufgrund der Platzsituation konnte bei dieser Querschnittsaufteilung kein Radfahrstreifen in Richtung Innenstadt angelegt werden. Der Radverkehr musste auf der MIV-Spur abgewickelt werden.

- Radler auf der MIV-Spur wurden oft gleichzeitig rechts von Bussen und links vom KfZ überholt, was aufgrund der beengten Gesamtsituation eine Gefährdung des Radlers zur Folge hatte.
- Die Radfahrer, die sich korrekt verhielten und auf der MIV-Spur fuhren, mussten dann beim Überqueren der Kreuzung den Busverkehr kreuzen – was immer wieder zu Problemen geführt hatte.
- Faktisch war es so, dass viele Radler die Bushaltestelle benutzt haben, um die beengte Situation auf der Geradeausfahrspur zu meiden und um am haltenden Kfz-Verkehr vorbeizufahren. Da die Radler sich dann bei Rot meist am Ende der Bushaltestelle aufgestellt hatten, behinderten Sie den Busverkehr, der dann nicht seinen Vorlauf an der Lichtsignalanlage nutzen konnte.

## Überlegungen seit 2015

Jede Fahrbahnsanierung in voller Fahrbahnbreite führt dazu, dass mit der Neuherstellung der Fahrbahndecke die alten Markierungen nicht mehr vorhanden sind.

Deshalb stellt sich bereits im Vorfeld solcher Baumaßnahmen immer die Frage, ob die vorhandene Markierung aus Sicht der Verkehrssicherheit optimal ist oder ob weitere Verbesserungen der Verkehrssicherheit im Zuge der sowieso erforderlichen Neumarkierung erreicht werden können.

Grundlage für die Beantwortung dieser Frage war die Analyse der Verkehrserhebungen am Knoten Luitpoldstraße/Obere Königstraße. In diesem Rahmen ist bereits 2015 festgestellt worden, dass der Linksabbieger-Anteil der Kfz aus Richtung Bahnhof in Richtung Nürnberg tageszeitenabhängig zwischen ca. 4 und 9 Prozent bzw. über den gesamten Tagesverlauf gesehen 8 Prozent ausmacht.

Es gab eine intensive Erörterung der Ist-Situation und denkbarer Planungsvarianten zwischen den Fachbehörden, insbesondere der Verkehrsbehörde, der Polizei, den Verkehrsbetrieben, der Verkehrsplanung und dem Straßenbaulasträger. Im weiteren Verlauf wurde die bisherige Führung des Radverkehrs auf der MIV-Spur zwischen Bus und Kfz-Verkehr (Siehe Abbildung 1) als problematisch bewertet. Deshalb wurden mögliche Alternativen durch die Fachbehörden geprüft. Erst nachdem geklärt wurde, ob der Wegfall der Linksabbiegespur im Verkehrsfluss verkraftbar wäre, wurde 2015 – nach zweimaliger Behandlung im Fahrradforum – die Entscheidung getroffen. Über die Sitzungsvorlagen VO/2015/1569-61 und VO/2016/0222-61 ist dieser Entscheidungsprozess auch in die Sitzungen des Umweltsenates eingeflossen.

Der resultierende Straßenquerschnitt bzw. die nach den Umbauarbeiten zur Verfügung stehenden Fahrspuren sind dementsprechend:

- beidseitig Radverkehrsanlagen als Schutzstreifen (stadtein- und -auswärts) mit einer Breite von je 1,50 Meter
- eigene Busspur stadteinwärts mit einer Breite von 3,0 Meter
- kombinierte Geradeaus-Linksabbiegespur stadteinwärts mit einer Breite von 3,50 Meter

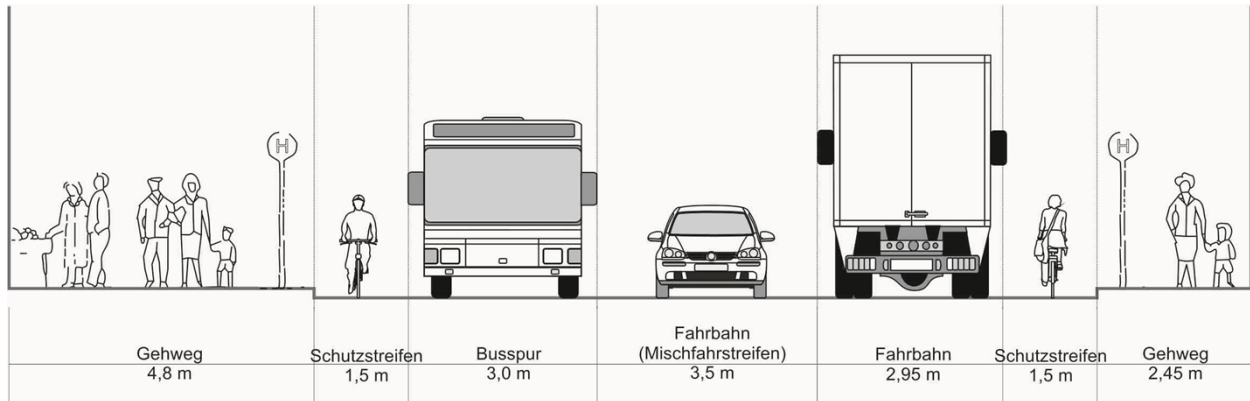


Abbildung 2: Querschnittsaufteilung nach Umgestaltung (Blickrichtung von der Kreuzung in Richtung Bahnhof)

Dabei sind die in Fahrtrichtung Schönleinsplatz von rechts zur Fahrbahnmitte folgenden Radfahrstreifen, Busspur und IV-Spur zueinander um 3,00 und 3,50 Meter zurückversetzt, wobei sich der Radfahrer am nächsten zur Haltelinie aufstellt.



Abbildung 3: Lageplan

Durch diese Anordnung der Fahrspuren ist es auch möglich, dass geradeaus fahrende Kraftfahrzeuge an bis zu zwei bis drei PKWs, die sich als Linksabbieger in Kreuzungsmitte aufstellen und die Lücke im Gegenverkehr abwarten, rechts vorbei fahren können. Hierzu wurden im Zuge der Optimierung der Kreuzungssituation Haltekreuze auf der Fahrbahn markiert. Diese dienen auch als Orientierung für den Linksabbieger und signalisieren, wie weit in die Kreuzungsmitte eingefahren werden kann, ohne den Verkehrsfluss in Richtung Bahnhof zu beeinträchtigen. Dies wurde auch durch ein Zusatzschild „Bitte bis zur Markierung vorfahren“ verdeutlicht.

## **Bewertung**

Diese Lösung stellt nach Einschätzung der Verkehrsplaner und der Straßenverkehrsbehörden sicher, dass im Regelfall der Geradeaus-Kfz-Verkehr ohne Behinderungen in beiden Richtungen weitestgehend problemlos möglich ist. Die genannten Maßnahmen – Neuordnung der Verkehrsfläche, Spurbreiten, Aufstellbereiche und Abstände sowie Hilfsmarkierungen – wurden in enger Abstimmung u.a. im Arbeitskreis „Routine Verkehr“ festgelegt.

Weiterhin wurde von einem externen Büro eine Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS<sup>1</sup> durchgeführt. Zusammenfassendes Ergebnis:

*„Maßgebend für die Beurteilung des Knotenpunktes ist die Spitzenstunde am Nachmittag. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit im Bestand und der Planung ergibt, dass der Knotenpunkt auch mit einer Verringerung der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr die angestrebte Qualitätsstufe D erreicht und somit leistungsfähig ist.*

*Die mittlere Wartezeit für den Gesamtknotenpunkt steigt im Vergleich zum Bestand 28,7 s auf 38,6 s an. Dennoch wird mit der QSV D die angestrebte Qualitätsstufe erreicht.*

*Für den Radverkehr ist der Radschutzstreifen in beiden Richtungen der nördlichen Luitpoldstraße eine große Verbesserung. Durch Trennung des Radverkehrs vom MIV bzw. ÖPNV sowie die Führung auf einer eigenen Spur reduzieren sich die Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmern deutlich. Dadurch wird die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt erhöht, während die Leistungsfähigkeit erhalten bleibt.“*

## **Stellungnahmen**

Es wurde von verschiedenen Dienststellen und Institutionen Stellungnahmen eingeholt:

Der Verkehrsbetrieb stellt mit Schreiben vom 4.9.2017 fest, dass er die Beibehaltung der aktuellen Verkehrsführung im Bereich des Luitpoldecks befürwortet und dass aus Sicht von STVP keine Notwendigkeit einer Anpassung besteht (siehe Anlage 1).

Der ADFC-Kreisverband Bamberg begrüßt die neue Verkehrsführung, die aus Sicht des ADFC eine deutliche Verbesserung darstellt. Der ADFC hätte sich jedoch noch mehr gewünscht (breitere Schutzstreifen etc.) (siehe Anlage 2)

Der Bamberger VCD begrüßt, dass die Gefährdungssituation Radler / Bus beseitigt wurde. Er schlägt vor, das Linksabbiegen ganz zu verbieten, wenn dies zu Problemen führt. Er geht jedoch davon aus, dass nach einer Eingewöhnungsphase die Störungen nicht mehr relevant sind. Der VCD hält die Maßnahme für einen Schritt in die richtige Richtung, und es sollten noch weitere Schritte folgen (siehe Anlage 3).

Das Straßenverkehrsamt stellt fest, dass durch die Maßnahme ein Sicherheitsgewinn erzielt werden konnte und schätzt die Störungen durch Linksabbieger eher gering ein (siehe Anlage 4).

---

<sup>1</sup> Das **Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen** (kurz *HBS*) ist ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk, welches standardisierte Verfahren zur Kapazitätsermittlung und Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufes für unterschiedliche Straßenverkehrsanlagen beschreibt. Aktuell gültig ist die Ausgabe 2015.

Die Polizei stellt fest, dass die Maßnahme der Förderung und Sicherheit des Bus- und Radverkehrs dient. Ein Verkehrssicherheitsproblem sei durch die Umgestaltung nicht entstanden (siehe Anlage 5).

### **Verkehrssicherheit**

Ein zentraler Aspekt für die beteiligten Behörden ist das Thema Verkehrssicherheit. In den Jahren 2013 bis 2015 sind an der Luitpoldkreuzung insgesamt 24 Unfälle passiert. 13 davon mit Personenschaden.

Im Rahmen einer Unfallauswertung für den Zeitraum 01.09.2016 bis 17.07.2017 sind lediglich zwei Klein-Unfälle seit der Ummarkierung des Luitpoldecks bekannt. Grund für diese Kleinunfälle waren Kollisionen zwischen Bus und Kraftfahrzeugfahrern im Rahmen des Fahrspurwechsels. Auch wenn der Beobachtungszeitraum noch vergleichsweise kurz ist, so lassen jedenfalls die Unfallzahlen nicht den Schluss zu, dass der Umbau zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit geführt hätte.

Nach Aussage der Verkehrserzieher hat sich die Schulwegsicherheit durch die bauliche Umgestaltung erhöht. Seitens der dortigen Schulweghelfer wird die Neuregelung in Bezug auf die Schulwegsicherheit als sehr positiv erachtet. Die Kinder stehen nicht mehr direkt an der Buspur, sondern haben den Schutzstreifen als Trennung. Zudem ist die neue Situation hierdurch für die Schulweghelfer viel besser handhabbar geworden.

### **Antrag**

Mit Schreiben vom 5.10.2016 hat die BA-Stadtratsfraktion einen Antrag zu dem Thema gestellt (Siehe Anlage 6). Mit Schreiben vom 16.11.2016 hat die Stadtverwaltung geantwortet, dass es noch zu früh für eine abschließende Beurteilung ist. Mit Schreiben vom 21.3.2017 hat die-Stadtratsfraktion darauf hingewiesen, dass es angebliche Probleme mit der neuen Lösung gebe und um Behandlung Ihres Antrages im Umweltsenat gebeten (vgl. Anlage 7).

### **Schlussfolgerung**

Das gemeinsame Ziel, die Sicherheit für den Radverkehr und Bus in der Luitpoldstraße zu erhöhen, ist aus Sicht der Verantwortlichen auch erreicht worden. Es konnten sogar positive Effekte für den Fußgängerverkehr festgestellt werden.

Nach Einschätzung der Verkehrsbehörde haben sich die Verkehrsteilnehmer mittlerweile an die neue Verkehrsführung gewöhnt und kommen damit zurecht.

Es wird deshalb vorgeschlagen, die Situation unverändert zu belassen.

## **II. Beschlussvorschlag:**

1. Der Umweltsenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Antrag der BA-Stadtratsfraktion vom 5.10.2016 bzw. 21.3.2017 ist geschäftsordnungsgemäß behandelt.

### III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	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:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

#### Anlage/n:

- Anlage 1: Stellungnahme STVP vom 4.9.2017
- Anlage 2: Stellungnahme ADFC
- Anlage 3: Stellungnahme VCD
- Anlage 4: Stellungnahme Straßenverkehrsamt
- Anlage 5: Stellungnahme Polizei
- Anlage 6: Antrag der BA-Stadtratsfraktion vom 5.10.2016
- Anlage 7: Schreiben der BA-Stadtratsfraktion vom 21.3.2017

#### Verteiler:

- Straßenverkehrsamt
- STVP
- EBB