

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt Stadtwerke 65 Entsorgungs- und Baubetrieb</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2017/0848-61</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 28.03.2017 Referent: Beese Thomas</p>						
<p>Luitpoldeck Sachstandsbericht</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

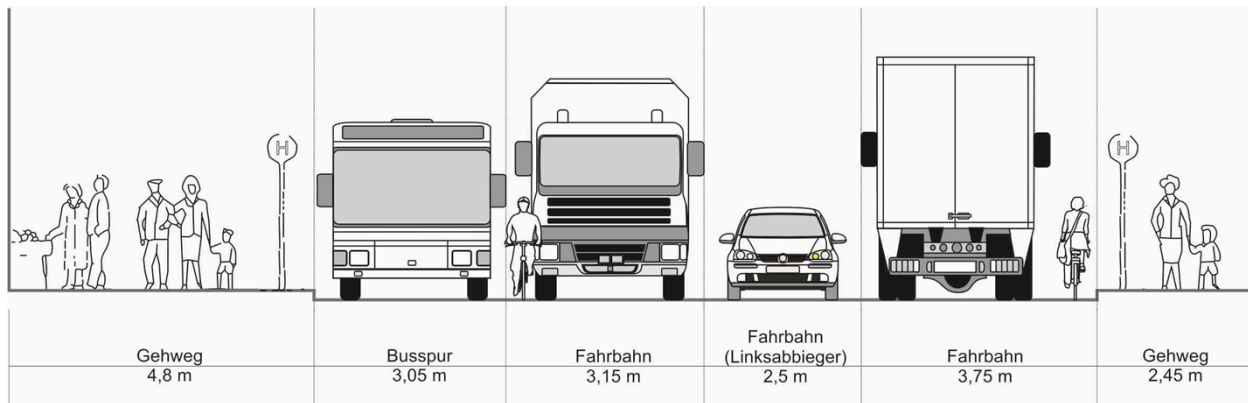


Abbildung 1: Querschnittsaufteilung vor Umgestaltung (Blickrichtung von der Kreuzung in Richtung Bahnhof)

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

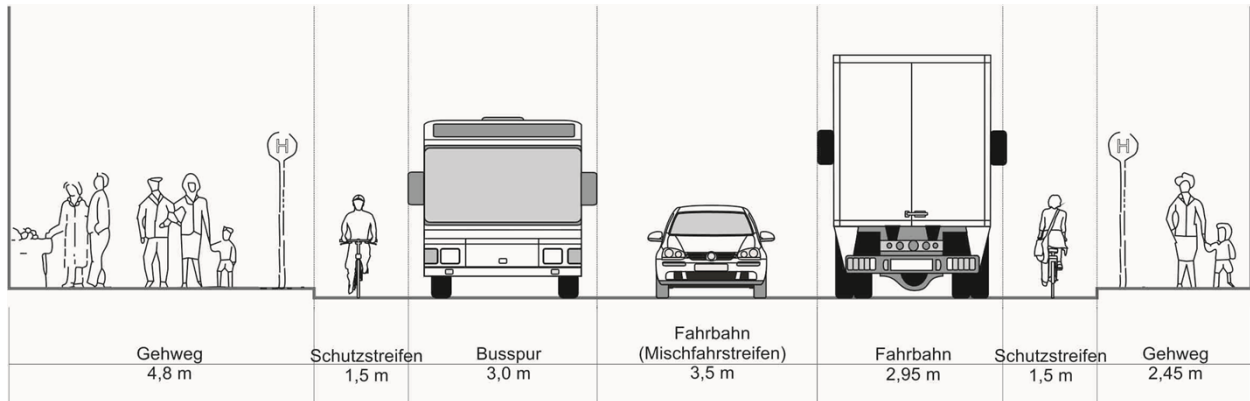


Abbildung 2: Querschnittsaufteilung nach Umgestaltung (Blickrichtung von der Kreuzung in Richtung Bahnhof)

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.

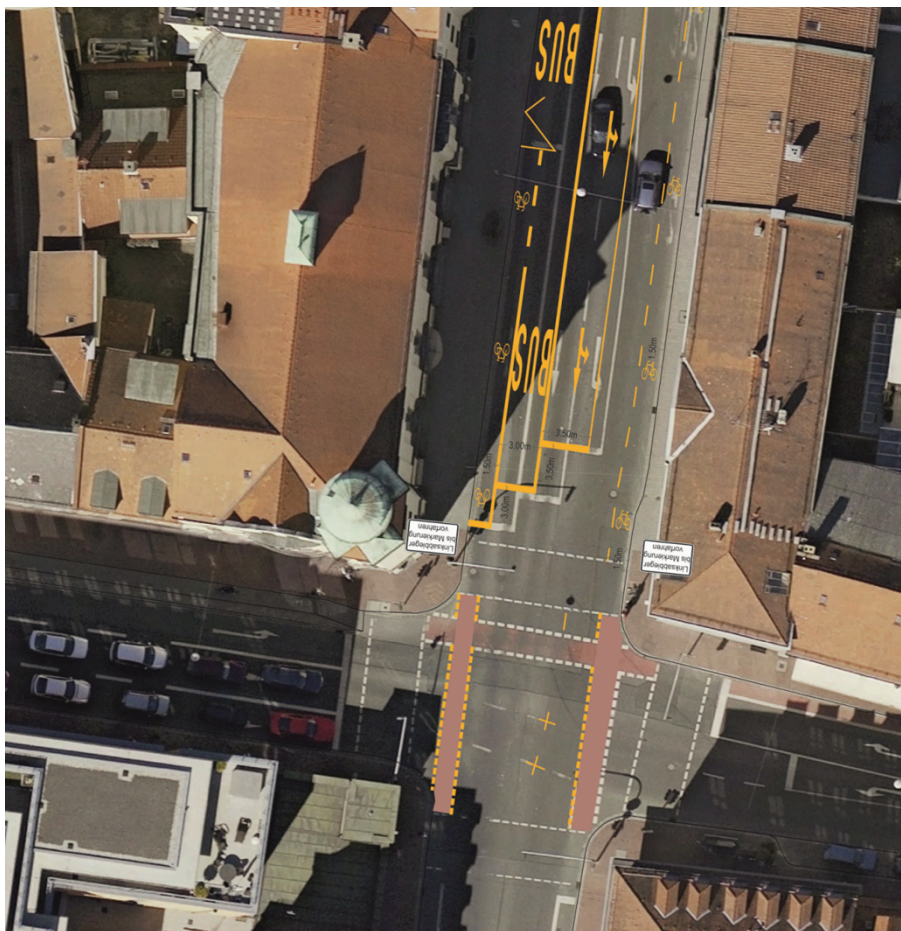


Abbildung 3: Lageplan

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 HBS¹ 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).

¹ 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

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 **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

Stadt Bamberg
Stadtplanungsamt
Sachgebiet Verkehrsplanung
Herrn Bernhard Leiter
Untere Sandstr.34
96049 Bamberg

**Stadtwerke Bamberg
Verkehrs- und Park GmbH**

Margaretendamm 28
96052 Bamberg
www.stadtwerke-bamberg.de

Jens Eske
stellv. Sachgebietsleiter
Betrieb Verkehr
Telefon: 0951 77-7812
Telefax: 0951 77-7890
Vermittlung: 0951 77-0
jens.eske@stadtwerke-bamberg.de

Datum: 04.09.2017
Unser Zeichen: V-JES
Ihr Schreiben vom:

**Stellungnahme Betrieb Verkehr
Neue Verkehrsführung „Luitpoldeck“**

Sehr geehrter Herr Leiter,

Wir befürworten eine **Beibehaltung** der aktuellen Verkehrsführung im Bereich „Luitpoldeck“. Aus Sicht des Verkehrsbetriebes besteht keine Notwendigkeit einer Anpassung bzw. Änderung.

Mit freundlichen Grüßen



i.A. Jens Eske
stellv. Sachgebietsleiter Betrieb Verkehr

Stellungnahme Neumarkierungen Luitpoldstraße

Sehr geehrte Frau Spangenberg,

gerne geben wir eine Stellungnahme zur neuen Verkehrsführung in der Luitpoldstraße ab. Die neue Lösung stellt aus unserer Sicht eine deutliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Situation dar. Die Situation für stadteinwärts fahrende Radler war vorher schwierig und teilweise auch gefährlich. Auf Höhe der Bushaltestelle kam es öfter zu Konflikten zwischen Radfahrern und Stadtbussen. Ein ADFC-Mitglied berichtete uns zum Beispiel von einer haarsträubend gefährlichen Situation, bei der sie zwischen einem Stadtbus und einem überholenden LKW auf knappstem Raum "eingeklemmt" wurde und ein geringes seitliches Ausschwenken von LKW oder Bus beim Losfahren für sie hätte tödlich ausgehen können.

Wir freuen uns also sehr, dass man den Wegfall von einer wenig genutzten Linksabbiegerspur in Kauf genommen hat, um diese Problematik zu entschärfen. Durch den nun markierten Schutzstreifen hat man das Geradeausfahren über die Luitpoldkreuzung viel sicherer gemacht. Bisher war auch das Rechtsabbiegen in die Obere Königstraße für Radfahrer an dieser Stelle sehr schwierig, jetzt ist es problemlos möglich. Auch das direkte Linksabbiegen für Radfahrer klappt mit der neuen Lösung, da der Radverkehr barrierefrei und in Sicht der Autofahrer auf der Fahrbahn geführt wird und der Schutzstreifen problemlos bei Bedarf verlassen werden kann.

Zwei Kritikpunkte gibt es dennoch.

1. So gut wir es finden, dass eine vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr markiert wurde – besonders weit wurde er nicht vorgezogen. Die Sichtverhältnisse hier sind möglicherweise noch nicht optimal. Nach unserer Einschätzung können Stadtbusfahrer Radfahrer hier wohl gut sehen, aber gilt das auch für Reisebusfahrer bzw. kann ausgeschlossen werden, dass auch Reisebusse die Busspur benutzen? Könnte ein Grünvorlauf für Radfahrer hier für noch mehr Sicherheit sorgen?

2. Unserer Auffassung nach sind die Schutzstreifen für ein wirklich sicheres Radeln eindeutig zu schmal. Es ist zu befürchten, dass die Radfahrer, die sie nutzen, mit viel zu geringem Seitenabstand überholt werden. Dennoch werden viele Radfahrer sich natürlich sehr darüber freuen, dass dem motorisierten Verkehr an dieser Stelle überhaupt signalisiert wird, dass man hier mit Radverkehr rechnen soll. Insofern begrüßen wir die Einrichtung der Schutzstreifen.

Insgesamt finden wir die Verteilung des Raums, die hier zugunsten des Radverkehrs stattgefunden hat, sehr erfreulich. Die „Verluste“ dürften unseres Erachtens für den Autoverkehr rasch zu verschmerzen sein – die Linksabbieger gewöhnen sich bereits daran, weit genug in die Kreuzung einzufahren, damit der Geradeausverkehr ungehindert vorbeikommt. Der hier gewonnene Platz für den Radverkehr wiegt die Nachteile mehr als auf. Das gilt nicht nur wie oben angemerkt unter Sicherheitsaspekten, sondern auch, weil mehr Platz für den Radverkehr überall auf der Welt in aller Regel zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität und des Einzelhandelsumsatzes führt. Das dürfte erst recht in Bamberg gelten, weil der Radverkehrsanteil hier bereits hoch ist (Tendenz steigend!), während autofahrende Kunden schon heute eine Minderheit bilden. Speziell in der Luitpoldstraße könnte der Effekt besonders stark ausfallen: Wenn die Straße für den Radverkehr durch die Schutzstreifen an Attraktivität gewinnt, könnte die Nutzung der Schleichwege zwischen Bahnhof und Brauerei Fässla dafür etwas zurückgehen. Es werden also mehr Radfahrer öfter an den Schaufenstern und Auslagen der Einzelhändler in der Luitpoldstraße vorbeigeführt. Sie können hier schnell mal anhalten und etwas einkaufen, und in einem attraktiven Umfeld tun sie das sicherlich auch. Die Kaufkraft von Fahrradfahrern wird von Einzelhändlern fast überall notorisch unterschätzt, insofern möchten wir hier anregen, dass verlässliche Daten zum Mobilitätsverhalten der Kundschaft gesammelt werden, bevor man z.B. in einem Jahr die Auswirkungen der veränderten Situation abschließend beurteilt.

An die Damen und Herren des Bamberger Stadtrats

Zum Gepolter um die Luitpoldkreuzung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die neue Strukturierung der Luitpoldkreuzung hat zu schweren Vorwürfen geführt, bis zu derben Beleidigungen gegen die Urheber. Dass es etliche Mitbürger gibt, die sich nicht einmal an ein gewisses Mindestmaß an Umgangsformen halten wollen, wissen wir. Freilich ist es jedes mal wieder ein trauriges Event, wenn ein solches verbales Gemetzel über uns hereinbricht.

Selbstverständlich hat sich auch der VCD die Köpfe heiß geredet, allerdings in geordneter Debatte. Als bisheriges Produkt skizzieren wir Ihnen die folgenden Gedanken.

- Die Radler bei Rot vor der Ampel und auf der Busspur – das war bisher ein Dauerbrenner im Clinch von Busfahrern und Radlern. Ob es zuerst an einer Ampelschaltung lag, die das Radler-Grün nicht mit dem Bus-Grün synchronisiert hatte, oder an sonst etwas - es war ein immer wiederkehrendes Ärgernis für beide Seiten, und eine Gefährdung für die Radler dazu. Dieses Ärgernis, diese Gefahrenquelle ist jetzt definitiv beseitigt. Das wird von vielen Busfahrern wie auch von vielen Radlern begrüßt. Daher begrüßt auch der VCD den eigenen Streifen für die Radler.

- Wer die Straßen im Karree zwischen Luitpoldstraße und Obere Königstraße/Steinweg halbwegs im Kopf hat, sieht, dass es in der Luitpoldkreuzung nur geringen Bedarf für's Linksabbiegen gibt. Wer von der Ludwigstraße her zur Nürnberger will, braucht die Obere Königstraße nicht; und die Fahrzeuge, die aus der Luitpoldstraße kommen und in Königstraße oder Steinweg wollen, sind nur wenige.

Für so geringen Bedarf eine eigene Fahrspur? Das ist eine eher witzige Forderung.

- Linksabbieger, die in der Kreuzung warten müssen, beschränken das Geradeaus-Fahren nicht. Sie beschränken nur überzogene Geschwindigkeiten und überzogene Beschleunigungen von Geradeaus-Fahrern. Bei Geschwindigkeiten und Beschleunigungen, die der engen Kreuzung angepasst sind, kann der Verkehr reibungslos abgewickelt werden und bleibt flüssig, sowohl stadteinwärts wie stadtauswärts. Denn nach der (dankenswerter Weise) vorgezogenen Wegfahrt der Busse ist genügend Spurbreite, damit die Geradeaus-Fahrer an dem Linksabbieger vorbeifahren können, ohne die Radler zu gefährden.

- Zum Problem werden nur solche Linksabbieger, die die Situation – warum auch immer – nicht rechtzeitig wahrgenommen haben und sich mitten in die Kreuzung stellen. Dann kann es zur Blockierung der Geradeaus-Fahrer kommen. Soweit es sich um ortsunkundige Besucher unserer Stadt handelt, kann man nur sagen, dass eben auch der Tourismus keine Einbahnstraße ist. Soweit es sich um Einheimische handelt, billigt man jedem und jeder Lernfähigkeit zu.

Wegen der paar einzelnen kleinen „Staus“, die verursacht werden, eine eigene Linksabbiegespur? Das ist eine eher irrwitzige Forderung.

- Die neue Regelung braucht, wie jede Änderung, Einübung und Gewöhnung. Die Anforderungen sind aber so billig, dass es nicht lange dauern wird, bis die wünschenswerte Professionalität erreicht ist. Schon bald wird kein Hahn mehr nach einer eigenen Links-Spur krähen.

- Schaut man über das ganze Gepolter hinweg, so bleibt die Frage: Was geben die aktuelle Rechtslage und die Rechtsprechung her, um die Verkehrssicherheit unter diesen schwierigen Umständen weiter zu verbessern? Daraufhin sollte die jetzige Verkehrsführung erörtert werden: Nicht im Blick nach hinten, was bisher die Regelung war; sondern im Blick nach vorne, welche Gewinne an Verkehrssicherheit über den jetzigen Zustand hinaus weiter möglich sind. In dieser Perspektive relativiert sich die neue Regelung rasch: Sie ist ein Schritt in die richtige Richtung, und weitere Schritte sollten folgen.

Stellschrauben dafür gibt es etliche. Dass in der Luitpoldstraße immer noch Tempo 50 zugelassen ist, ist eine willkürliche Rücksichtslosigkeit gegen alle Nichtmotorisierten; die „Breite“ des Radlerstreifens lässt fragen, ob da nicht auch mehr geht; dass Linksabbiegen an dieser Stelle überhaupt möglich sein muss, steht in keiner Bibel; und so weiter.

- Was hat die Aufhebung der Linksabbiegespur mit dem Kassenstand der Kaufleute ringsum zu tun?

Null und nichts.

Mehr Kommentar braucht es nicht.

Wer nur den größten Schreibern nachläuft, läuft selten in die richtige Richtung.

Wir wünschen Ihnen - in der Fraktion wie in Senat und Rat - Debatten in Zimmerlautstärke und ganz ruhige Beschlüsse.

Und unserer Stadt und uns Bürgern wünschen wir das auch.

Freundlich grüßt

Dieter Volk

für den Bamberger VCD

am 10. Oktober 2016

I. Stellungnahme:

Zu 1.

Die Maßnahme wurde in Abstimmung aller Beteiligten geplant und beschlossen zur Verbesserung der Situation für den ÖPNV und des Radverkehrs.

Es fanden Besprechungen der Routine Verkehr sowie Berichte in den Sitzungen des Umwelt- und Verkehrssenats vom statt, in denen Sinn, Zweck und Verbesserungen festgehalten/vorgelegt wurden.

Diese Verbesserungen sind nun vor Ort gegeben. Die Bushaltestellen sind klar abgegrenzt, barrierefrei gebaut und eine Busspur bevorzugt den Linienverkehr sowie zwei Schutzstreifen verbessern die Sicherheit des Radverkehrs.

Der Radfahrer hat nun seinen eigenen Raum in Form von Schutzstreifen und muss sich nicht mehr die Spur mit dem Bus teilen, was vorher auf stadteinwärtiger Seite der Fall war und stadtauswärts war überhaupt keine Weiterführung für den Radfahrer vorhanden.

Die Auswirkungen der Zusammenlegung von Geradeaus und Linksabbieger des MIV waren bekannt und wurden entsprechend der vorliegenden Verkehrszählung und Gesamtbewertung als verträglich gewertet.

Zu 2a)

Die Busspur nur für den Bus verbessert die Situation zwischen Bus und Rad, die sich vorher eine Spur (die nicht breiter war als die jetzige Busspur) teilen mussten, d.h. Es war kein nebeneinander fahren von Bus und Rad möglich. Der Bus musste immer hinter dem Rad her fahren, was seine Fahrt verlangsamt hat.

Zu 2b)

Schutzstreifen verbessern klar die Sicherheit von Radfahrern.

Die Situation an den Bushaltestellen ist nicht anders als an jeder anderen Haltestelle.

Der Bus muss an den Gehwegbordstein ranfahren und dabei darauf achten, dass kein Radfahrer den Weg kreuzt.

Diese Situation tritt bei jeder Haltestelle auf, bei der der Radverkehr auf der Fahrbahn stattfindet, egal ob mit oder ohne Schutzstreifen.

Mit Schutzstreifen sind die Radfahrer jedoch besser zu sehen und der Bus hat im Zweifel den Radfahrer durch zu lassen.

Für den Radfahrer ändert sich die Situation im Grunde nicht, er muss -wie der Restverkehr auch- an einem stehenden Bus vorsichtig und langsam vorbei fahren oder hinter ihm warten.

Bei der Anfahrt des Busses an die Haltestelle hat er -wie schon vor geschildert - den Vorteil, dass der Bus ihn noch durchfahren lassen muss, da der Bus den Schutzstreifen des Radfahrers befährt.

Zu 2c)

Nachteile entstehen nur beim MIV, die jedoch in Summe zu keiner Verschlechterung führen, die wirkliche negative Beeinträchtigungen/Auswirkungen oder gar Gefährdungen hervorrufen.

Der Linksabbieger hat keine eigene Fahrspur mehr, sondern teilt sich mit dem Geradeausfahrer eine ausreichend breite Spur, die von zwei Personenkraftwagen nebeneinander genutzt werden kann.

Da der Anteil der Linksabbieger nur untergeordnet ist, können diese beiden Verkehrsströme auf einer Spur abgewickelt werden, was nicht die erste Stelle in Bamberg ist, an der das so praktiziert wird (z.B. Innere Löwenstraße, Markusstraße, Steinweg, Obere Königstraße, ...).

Wie auch zu beobachten ist, kommen diese wenigen Linksabbieger nach dem Zufallsprinzip an der Kreuzung an.

In der Regel sind es jedoch pro Ampelumlauf 1-2 Linksabbieger.
Und in der Regel funktioniert das Vorbeifahren des Geradeausverkehrs an diesen stehenden zwei Linksabbiegern in der Kreuzung ohne Probleme.
Dass es mal zu mehr Linksabbiegern kommt oder dass vorsichtige Fahrzeugführer nicht weit genug vor fahren oder hinter den Linksabbiegern stehen bleiben, wird nicht zu 100% zu verhindern sein, egal welche Änderungen noch gemacht werden.
Das Einzige was dadurch entsteht ist ein kurzzeitiger Stau, der sich im nächsten Ampelumlauf auflöst.

Zu 3.

Der Radverkehr in und aus der Innenstadt läuft geregelt und sicherer und für den Radfahrer auch schneller.

Der ÖPNV wird gefördert und verbessert seinen Komfort.

Das Verhalten des MIV kann schlecht vorausgesagt werden - die Erfahrungen des Einzelnen werden je nach dem Zufallsprinzip sehr unterschiedlich sein.

Eventuell kommt es je nach Tageszeit (Stoßzeiten zwischen 16.00 und 17.00) zur Meidung dieser Kreuzung durch die Wahl anderer Wege, was aber die Fahrt an sich in oder aus der Stadt wohl kaum ändert.

Verkehrspolitisch (nach dem VEP) liegt der Fokus auf Förderung des ÖPNV und Radverkehrs in der Innenstadt und Verringerung des MIV.

Abschließend wird vom Straßenverkehrsamt die Meinung vertreten, daß die in Frage stehenden Veränderungen (Markierung einer unterbrochenen Linie parallel zur Busspurmarkierung, Zurückversetzung der Haltlinie auf der Busspur, Anbringung eines nichtamtlichen Hinweisschildes, ...) keine Verbesserung der Verkehrssicherheit darstellen, sondern lediglich in einer Art Aktionismus zur Beruhigung der ansässigen Geschäftswelt beitragen soll.

So könnten bei einer unterbrochenen Markierung parallel zur Busspurmarkierung Fahrzeuge ab Ende der Busspur sich vor den Bussen einordnen und den Linienverkehr behindern.

Ein Zurückversetzen der Wartelinie würde zum Nachteil des Linienverkehrs erfolgen.

Die Anbringung eines nichtamtlichen Hinweisschildes widerspricht den Forderungen des Verkehrssicherheitsprogramms 2020, wonach der öffentliche Raum ehe von Schildern befreit werden sollte.

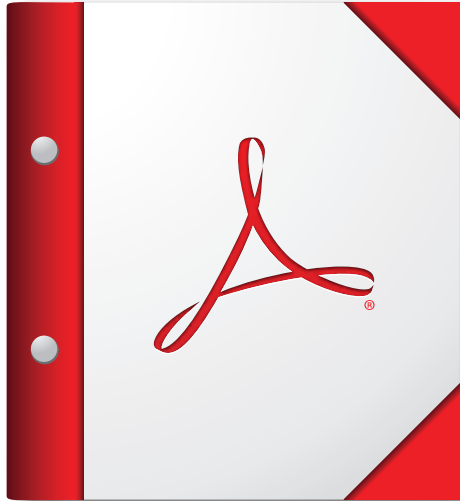
II. Amt 61 z.w.V.

III. In Abdruck Referat 5 mit der Bitte um gefällige Kenntnisnahme

Bamberg, 27.10.2016
Straßenverkehrsamt



Förtsch



Zur optimalen Anzeige dieses PDF-Portfolios sollte es in Acrobat oder Adobe Reader ab Version X geöffnet werden.

[Adobe Reader jetzt herunterladen](#)



 - Fraktion im Bamberger Stadtrat

An den
Oberbürgermeister der Stadt Bamberg
Herrn Andreas Starke

Rathaus Maxplatz
96047 Bamberg

Fraktionsbüro (nur Montagabend)
Grüner Markt 7
96047 Bamberg
Telefon und Telefax: 0951/203370
hier:

Dieter Weinsheimer, Vorsitzender
Oberer Stephansberg 42 b
Tel. 0951/ 12 9 15
ePost: weinsheimer@bnv-bamberg.de
www.bamberger-allianz.de

Bamberg, 05.10.2016

Neue Markierung an der Luitpoldkreuzung; hier: Antrag

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Die Neumarkierung an der Luitpoldkreuzung hat bisher für viel Aufregung gesorgt. Insbesondere der Einzelhandel in der Stadt ist mit den Auswirkungen dieser Lösung sehr unzufrieden.

Nachdem schon andere verkehrspolitische Entscheidungen in der Stadt für Unmut gesorgt haben – vergleiche Radwegführung in der Langen Straße – ist die BA-Fraktion nicht mehr bereit, in ihrer Auswirkung bedeutsame Maßnahmen einfach hinzunehmen.

Wir wollen deshalb, dass diese Neumarkierung im Verkehrssenat des Stadtrates vorgestellt und die Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer bzw. für die Innenstadt nachvollziehbar erläutert werden.

Namens der BA-Fraktion bitten wir deshalb folgenden Antrag bearbeiten zu lassen:

1. Die Verwaltung nimmt zur neuen Situation aus generell verkehrsrechtlicher Sicht Stellung.
2. Die Verwaltung zeigt Vor- und Nachteile dieser Neumarkierung für
 - a) **den ÖPNV** (dazu soll auch ein Vertreter der Stadtwerke Bamberg sprechen)
 - b) **den Radverkehr**, auch angesichts der beiden Bushaltestellen rechts und links der Luitpoldstraße
 - c) **den motorisierten Personenverkehr** auf.
3. Die Verwaltung nimmt zu den möglichen Auswirkungen der neuen Regelung für den Besuch der Bamberger Einkaufsstadt Stellung.

Wir bitten um Vortrag der Stellungnahmen bereits in der nächsten Sitzung des Umwelt- und Verkehrssenats.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Weinsheimer
Vorsitzender der BA-Stadtratsfraktion

Michael Bosch
Sprecher im Umwelt- und Verkehrssenat



 - Fraktion im Bamberger Stadtrat

An den
Oberbürgermeister der Stadt Bamberg
Herrn Andreas Starke

Rathaus Maxplatz
96047 Bamberg

Fraktionsbüro (nur Montagabend)
Grüner Markt 7
96047 Bamberg
Telefon und Telefax: 0951/203370
hier:

Dieter Weinsheimer, Vorsitzender
Oberer Stephansberg 42 b
Tel. 0951/ 12 9 15
ePost: weinsheimer@bnv-bamberg.de
www.bamberger-allianz.de

Bamberg, 21.03.2017

Neue Verkehrsführung an der Luitpoldkreuzung; hier: Antrag

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Ende September, Anfang Oktober 2016 wurde die Verkehrsführung an der Kreuzung Königstraße /Luitpoldstraße geändert. Aufgrund relativ heftiger Bürgerproteste gegen diese Maßnahme haben wir namens der BA-Stadtratsfraktion mit Schreiben vom 5.10.2016 um Aufklärung bezüglich dieser neuen Regelung gebeten. Sie haben uns daraufhin einen ausführlichen Brief (16.11. 2016) zukommen lassen, in dem Sie zunächst für weiteres Zuwarten warben, denn „für eine abschließende Beurteilung ist es noch zu früh“.

Wir haben diese Einschätzung akzeptiert und auf den zentralen Punkt unseres Antrags verzichtet, nämlich auf eine Behandlung des Sachverhalts im zuständigen Verkehrssenat.

Nun müssen wir aber den Eindruck gewinnen, dass die neue Verkehrsregelung an der Kreuzung Königstraße /Luitpoldstraße doch mehr Probleme macht als ursprünglich angenommen. Die Klagen aus der Bürgerschaft sind nicht verstummt, eher mehr geworden. Sie beziehen sich wesentlich auf Irritationen/Fehlverhalten bezüglich der Busspur, hinter der die Radfahrer anhalten müssten (es aber nicht tun) oder geradeaus fahrende Autofahrer, die über die Busspur fahren. Sorgen macht uns der Hinweis, dass schon wiederholt ein Bus der Stadtwerke von einem geradeaus fahrenden Auto wegen der oben angesprochenen Situation angefahren worden sein soll. Fahrradfahrer sollen immer wieder in gefährliche Situationen kommen.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, aus unserer Sicht trägt zu diesen Problemlagen auch falsches bzw. nicht der Lage angepasstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern bei. Dennoch scheint es sich aus

unserer Sicht um eine Verkehrssituation zu handeln, wo auch Menschen zu Schaden kommen können.

Namens der BA-Stadtratsfraktion möchten wir deshalb unseren Antrag vom 5.10.2016 wieder aufleben lassen und diesmal betont um Vortrag des Sachverhalts im Umwelt- und Verkehrssenat bitten.

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature of Michael Bosch in black ink.

Michael Bosch
Sprecher im Umwelt- und Verkehrssenat

Handwritten signature of Hans-Jürgen Eichfelder in blue ink.

Hans-Jürgen Eichfelder
Mitglied des Umwelt- und Verkehrssenat