

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2017/0881-61</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen:</p> <p>Datum: 11.04.2017</p> <p>Referent: Beese Thomas</p>									
<p>Verbesserung Verkehrsverhältnisse Regensburger Ring - Magazinstraße - Memmelsdorfer Straße - Überlegungen zum 4. Bauabschnitt 2019</p>										
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>09.05.2017</td> <td>Umweltsenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>21.06.2017</td> <td>Bau- und Werksenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	09.05.2017	Umweltsenat	Entscheidung	21.06.2017	Bau- und Werksenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
09.05.2017	Umweltsenat	Entscheidung								
21.06.2017	Bau- und Werksenat	Entscheidung								

I. Sitzungsvortrag:

Vorgang

Aufgrund der vielfältigen Probleme im Bereich der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer steht der Straßenzug Regensburger Ring - Magazinstraße - Memmelsdorfer Straße seit vielen Jahren wiederholt auf der Tagesordnung des Stadtrates bzw. seiner Senate.

Bereits am 17.4.2008 billigte der Verkehrssenat das Konzept für die Radverkehrsführung entlang des Regensburger Ringes, der Magazin- und der Memmelsdorfer Straße und beauftragte das Baureferat mit der Umsetzung.

Inzwischen wurde nach umfangreichen Vorarbeiten ein erster Abschnitt realisiert. Der zweite Abschnitt (Siechenkreuzung) wird 2017 umgesetzt, der dritte Abschnitt (Europabrücke bis Mußstraße) soll 2018 folgen. Für diese drei Abschnitte liegt die Förderzusage der Regierung von Oberfranken vor.

In der Sitzung des Bau- und Werksenates am 06.04.2016 wurde die Verwaltung mit der Optimierung der Planung für die Bauabschnitte 2019 und 2020 beauftragt. Zu untersuchen war, inwieweit durch Planänderungen die Kosten verringert werden können.

Im Folgenden sollen die aktuellen Überlegungen für den geplanten 4. Bauabschnitt vorgestellt werden, welcher möglichst 2019 realisiert werden soll. Hierzu lag bislang nur eine Konzeptskizze des Ingenieurbüros Höhnen + Partner aus dem Jahr 2011 vor.

Ausgangslage

Ziel im Bereich der Kreuzung Friedensbrücke / Schweinfurter Straße / Gaustadter Hauptstraße ist es, alle Verkehrsbeziehungen für den Radverkehr zu ermöglichen. Die große (technische) Schwierigkeit dabei ist die unmittelbar an die Kreuzung angrenzende Friedensbrücke. So können dort die Bordsteine in Lage und Höhe nur dann verändert werden, wenn die Brückenkonstruktion bzw. die Konstruktion der Widerlager verändert wird. Dies wurde geprüft, schied aber bereits in dem Konzept aus dem Jahr 2008 aus Kostengründen aus. Um trotzdem eine entsprechende Radverkehrsführung (insbesondere für die von Radlern

viel befahrene Fahrtrichtung von der Caspersmeyerstraße zum Regensburger Ring bzw. zum Leinritt) realisieren zu können, wurde bereits bei der ersten Idee 2008 folgender Kunstgriff angewendet: Durch Herausnahme der Mittelinseln in der Schweinfurter Straße und in der Gaustadter Hauptstraße wird Platz gewonnen, um die Fahrstreifen in Fahrtrichtung Gaustadt weiter nach Westen verlagern zu können. Dies schafft an der Ostseite Raum, um im heutigen Straßenbereich jeweils einen zusätzlichen Bordstein einbringen zu können. Dieser Bordstein kann dann abgesenkt und die gewonnene Gehsteigfläche entsprechend angerammt werden. Dies wurde bei der ursprünglichen Planung an allen drei Straßenästen mit jeder Mittelinsel vorgesehen. Der Fahrbahnquerschnitt wurde dann jeweils neu aufgeteilt. Diese Maßnahme schafft auch die Voraussetzung dafür, dass alle Fußgängerfurten barrierefrei ausgebaut werden können. Diese Lösung zieht jedoch einen relativ großen baulichen Aufwand nach sich und ist deshalb relativ teuer.

Neue Planungsüberlegungen

Es wurde deshalb nach kostengünstigeren Alternativen gesucht.

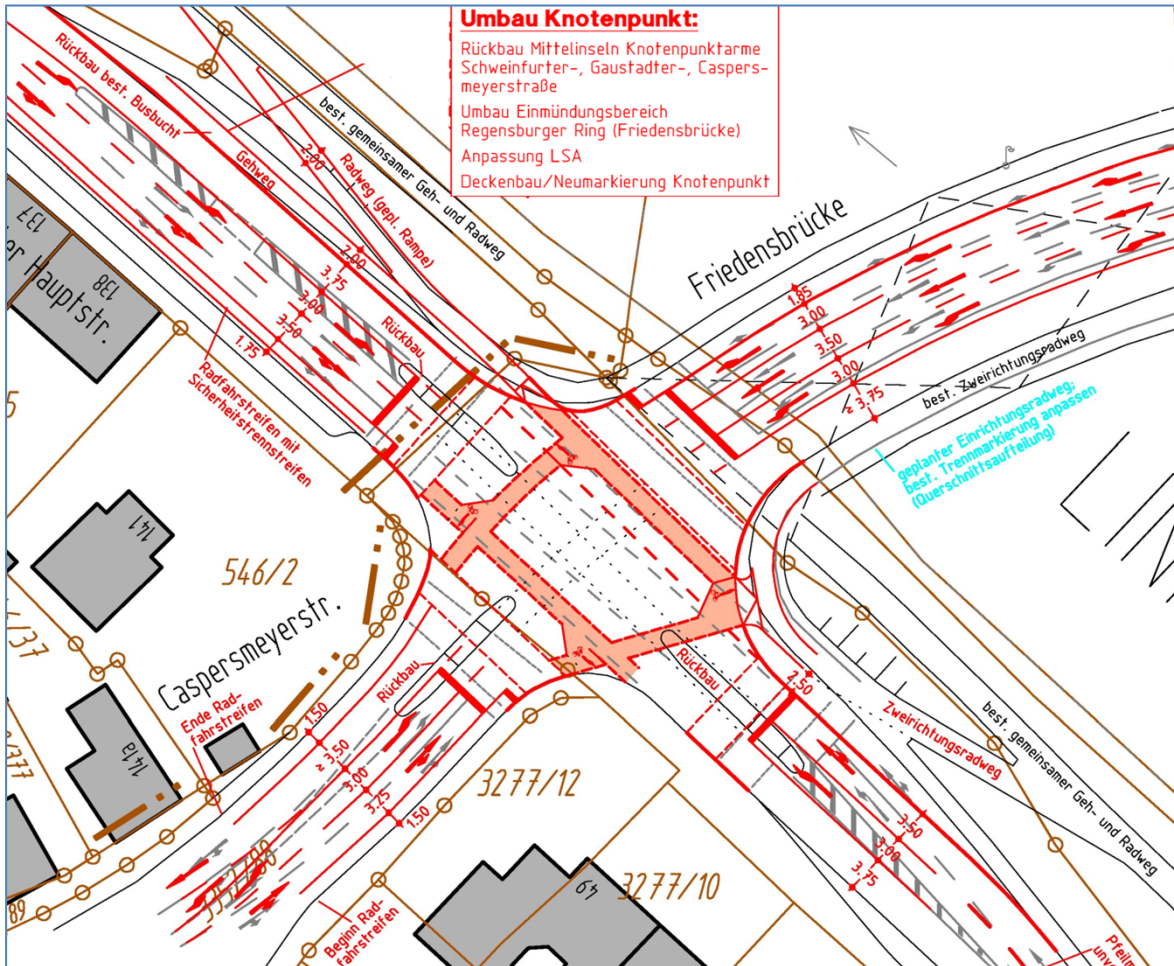
Wenn man akzeptiert,

- dass die Fußgängerfurt über die Friedensbrücke nicht barrierefrei ausgebaut werden kann und
- dass in der Gaustadter Hauptstraße keine Radverkehrsanlagen realisiert werden,

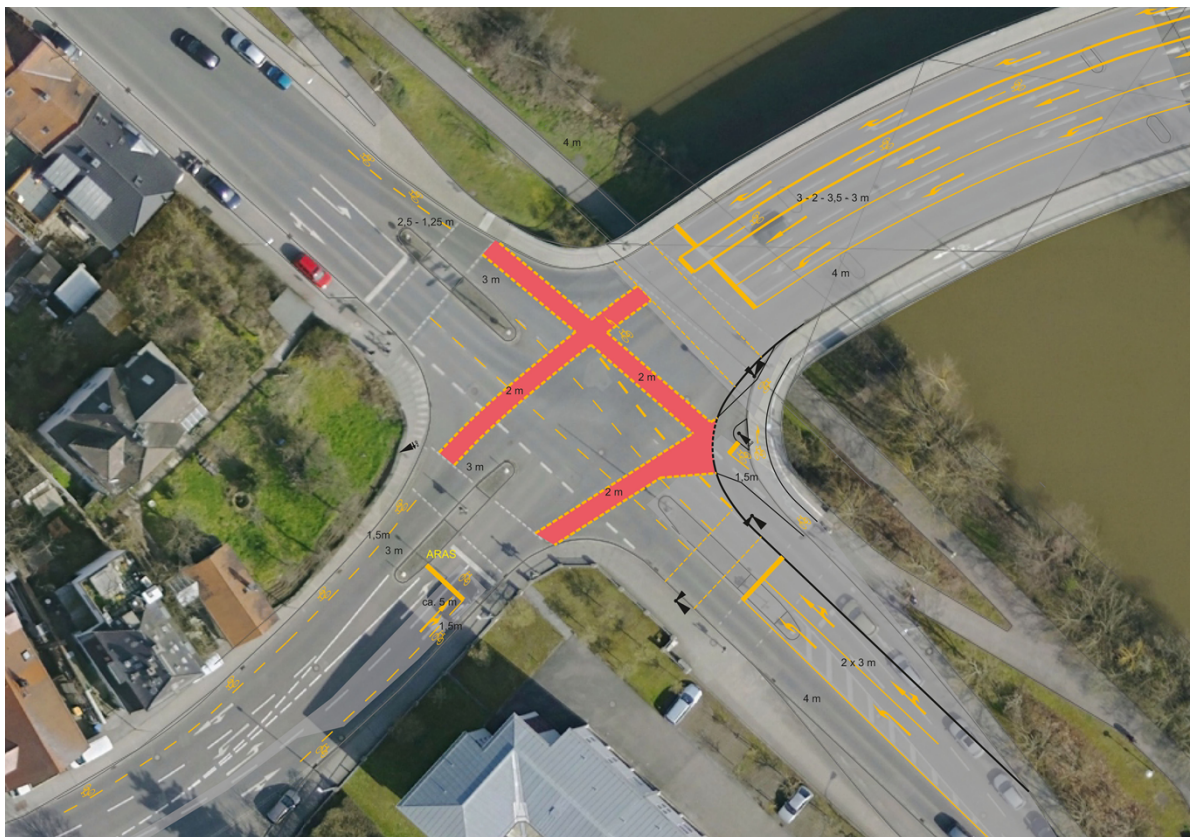
dann ist auch eine kostengünstigere Knotenpunktsgestaltung möglich.

Der Minimalumbau des Knotenpunktes umfasst lediglich

- die Herausnahme der Mittelinsel in der Schweinfurter Straße mit Neuaufteilung der Fahrbahn
- Verbreiterung und Anrampung des Gehweges an der Ostseite der Schweinfurter Straße
- Markierung eines Radstreifens auf der Friedensbrücke mit Anpassung der Fahrspuren
- Anpassung der Markierung in der Caspersmeyerstraße und in der Gaustadter Hauptstraße.



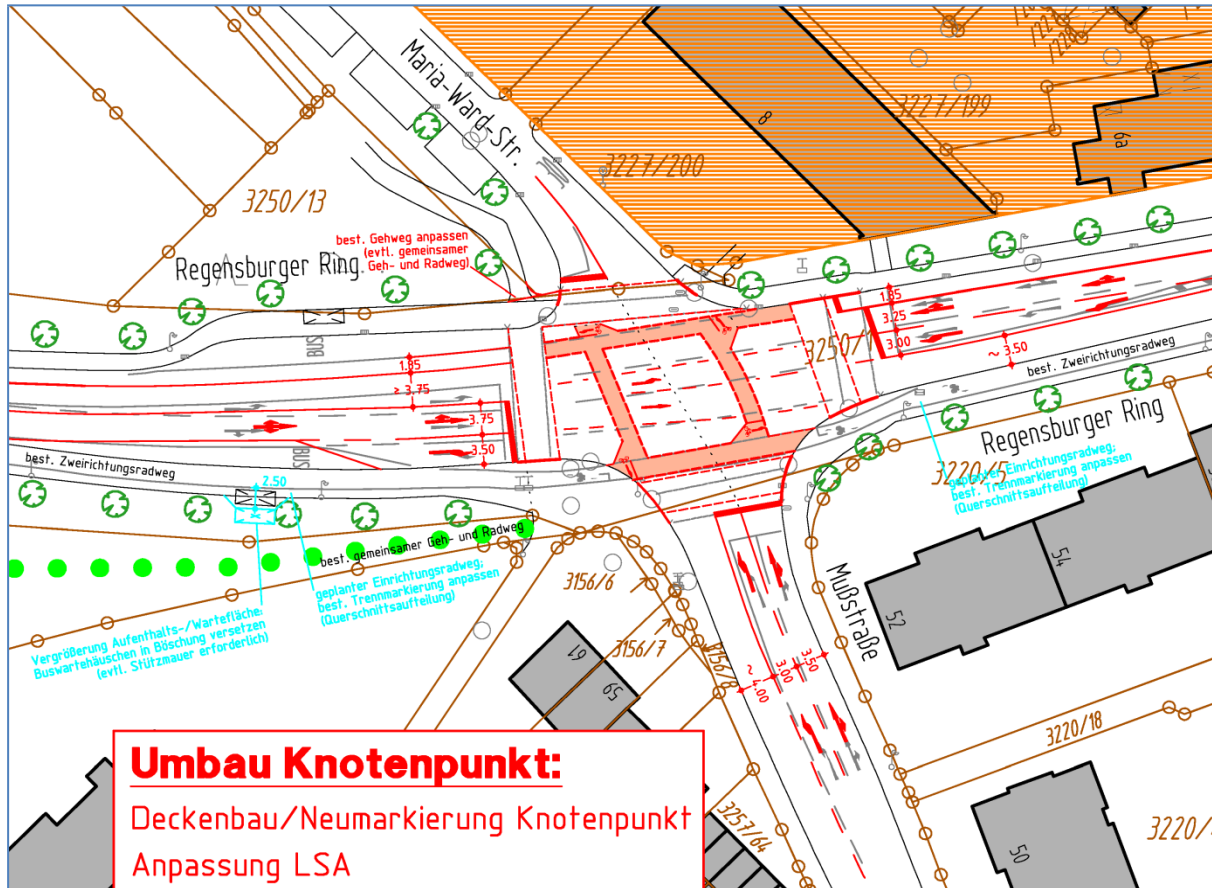
Kreuzung Friedensbrücke/Schweinfurter Straße/Gaustadter Hauptstraße, **Planungsstand 2011**



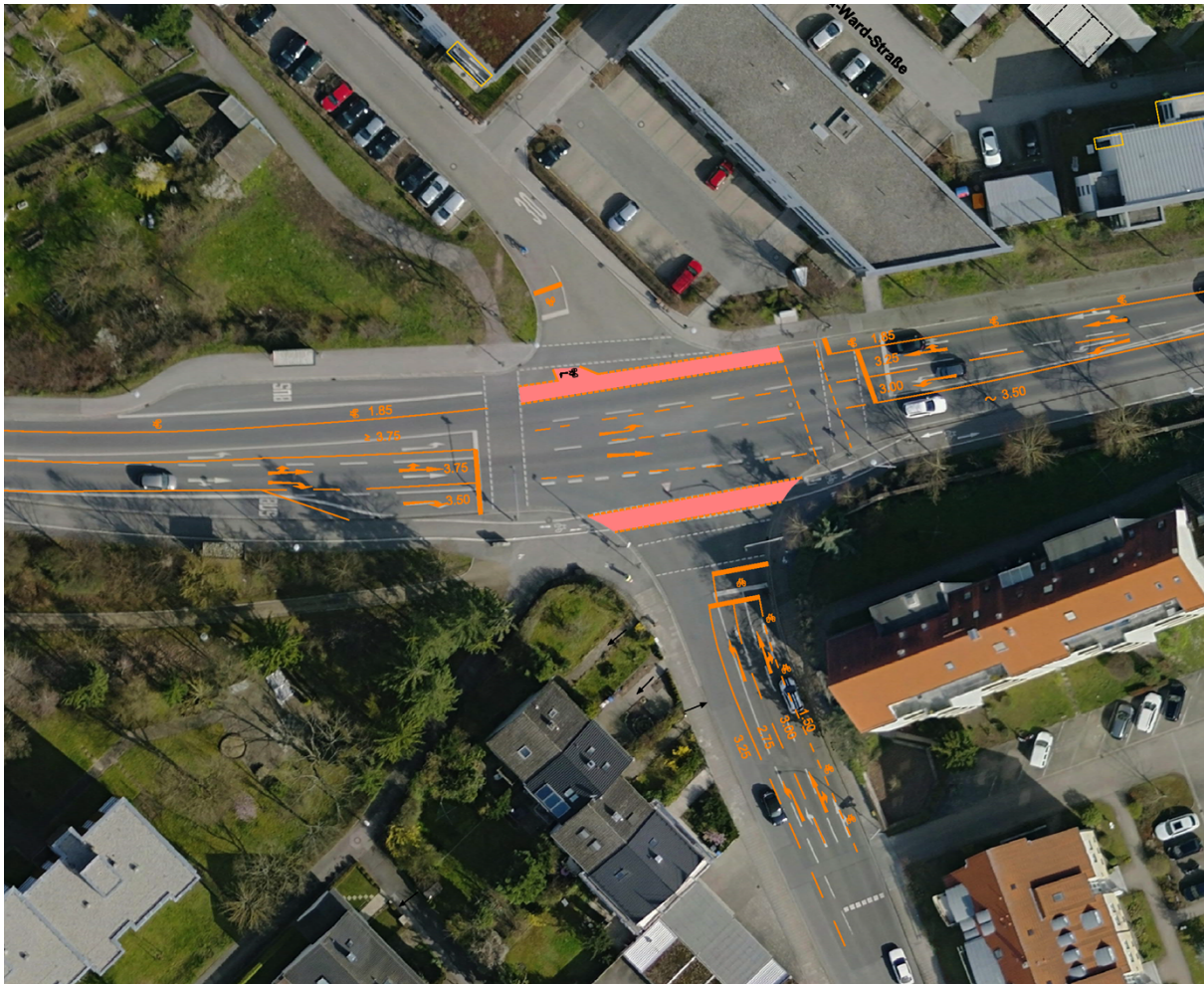
Kreuzung Friedensbrücke/Schweinfurter Straße/Gaustadter Hauptstraße, **Neue Planungsüberlegungen 2017**

Im übrigen Bereich des 4. Bauabschnittes in Richtung Mußstraße handelt es sich lediglich um Markierungsarbeiten für den Radstreifen. Bauliche Maßnahmen sind für die Realisierung des Radstreifens hier nicht notwendig. Auch am Knotenpunkt Regensburger Ring / Mußstraße / Maria-Ward-Straße sind lediglich Ummarkierungen vorgesehen.

Unabhängig von dem geplanten Radstreifen fallen Kosten für Baumaßnahmen für die barrierefreie Umgestaltung der Fußgängerfurten und der Haltestellen an, wenn diese im Zuge der Maßnahme umgesetzt werden. Dies gilt ebenso für evt. notwendige Fahrbahnsanierungen.



Kreuzung Regensburger Ring/Mußstraße/Maria-Ward-Straße, Planungsstand 2011



Kreuzung Regensburger Ring/Mußstraße/Maria-Ward-Straße, **Neue Planungsüberlegungen 2017**

Bewertung

Das größte Einsparpotential bei der Planung liegt in der Gestaltung der Kreuzung Friedensbrücke / Schweinfurter Straße / Gaustadter Hauptstraße / Caspersmeyerstraße. Hier ist im Planungskonzept von 2011 in drei Knotenpunktzufahrten die Herausnahme der Mittelinsel vorgesehen. In der Schweinfurter Straße ist dies zwingend notwendig, um die Radverkehrsverbinding Caspersmeyerstraße → Regensburger Ring zu ermöglichen. In der Caspersmeyerstraße kann auf die Herausnahme der Mittelinsel verzichtet werden, es sind auch Markierungslösungen möglich. In der Gaustadter Hauptstraße sind derzeit keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Radverkehrsanlagen (und auch die barrierefreie Umgestaltung der Fußgängerfurten) sind jedoch nur möglich, wenn man auch in der Gaustadter Hauptstraße die Mittelinsel entfernt und den östlichen Gehweg verbreitert. In der Gaustadter Hauptstraße ist derzeit nur ein geringes Radverkehrsaufkommen, da der Radverkehr überwiegend über den Leinritt abgewickelt wird. Es ist deshalb durchaus legitim, die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen in der Gaustadter Hauptstraße zu hinterfragen.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, dieses Einsparpotential näher zu untersuchen.

Weiteres Vorgehen

Als nächster Schritt müssen die Planungen weiter vertieft und abgestimmt werden. Weiterhin ist zu prüfen, ob auch für die reduzierte Planung Fördermöglichkeiten bestehen.

Dazu ist eine Vergleichsstudie erforderlich. Um 2019 bauen zu können, ist es 2017/18 zwingen erforderlich, die mögliche Förderung zu klären, um ggf. 2018 die Förderzusage erhalten zu können und um dann 2019 förderunschädlich bauen zu können. Dazu ist in 2017 eine entsprechende Planung erforderlich, die dann Basis für einen entsprechenden Beschluss darüber ist, welche Variante (Komplettausbau oder reduzierter Ausbau) gebaut werden soll.

Die Kosten für diesen Planungsschritt betragen ca. 13.300 €.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Umweltsenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Umweltsenat beauftragt die Verwaltung, die Planungen für den 4. Bauabschnitt weiter zu vertiefen und die Kosten zu ermitteln.
3. Der Umweltsenat verweist die weitere Behandlung in den Bau- und Werksenat.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	1.	keine Kosten
X	2.	Kosten in Höhe von ca. 13.300 für auf der HHStelle 63000.96000 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:

Verteiler:

- EBB
- Straßenverkehrsamt
- STVP