

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2019/2864-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb		Aktenzeichen:	
		Datum:	05.11.2019
		Referent:	Thomas Beese
<p>Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Regensburger Ring - Magazinstraße - Memmelsdorfer Straße (Radverkehrsanlage, Barrierefreiheit und Straßensanierung Nordtangente) Sachstand zu den Bauabschnitten III "Mitte", IV "West" und V "Memmelsdorfer Straße"</p>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
03.12.2019	Bau- und Werksenat	Kenntnisnahme	

I. Sitzungsvortrag:

1. Sachstand

Ziel des Gesamtprojektes ist, im Straßenzug Regensburger Ring - Magazinstraße - Memmelsdorfer Straße, die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Dies beinhaltet eine schlüssige und sichere Radverkehrsanlage zu schaffen, die Knotenpunkte und Bushaltestellen sowohl für geh- als auch sehbehinderte und blinde Menschen barrierefrei zu gestalten und die Straßenoberflächen zu sanieren. Das Gesamtprojekt ist in fünf Bauabschnitte unterteilt.

Im Bau- und Werksenat am 06.04.2016 (VO/2016/0135-65) wurde die bauliche Umsetzung der Bauabschnitte Ost Margaretendamm, Ost Siechenkreuzung und Mitte beschlossen. Für diese drei Bauabschnitte liegt die Förderzusage der Regierung von Oberfranken vor.

Der erste Bauabschnitt Ost (Margaretendamm) wurde 2016, der zweite Bauabschnitt Ost (Siechenkreuzung) 2017 baulich umgesetzt. Der Abschnitt „Mitte“ (Europabrücke bis Mußstraße) soll 2020 folgen.

Die Regierung von Oberfranken teilte hierzu mit Schreiben vom 25.06.2019 mit, dass auch der dritte Bauabschnitt bis spätestens 31.12.2020 ausgeführt worden sein muss.

Der Bauabschnitt „Mitte“ schließt an den bereits ausgeführten ersten Abschnitt Ost (Margaretendamm) an und erstreckt sich vom östlichen Widerlager der Europabrücke bis hin zur Kreuzung Regensburger Ring/Maria-Ward-Straße/Mußstraße, wobei die zentralen Umbaumaßnahmen am Knoten Regensburger Ring/Weidendamm/Anna-Maria-Junius-Straße verortet sind. Die Maßnahme im Einzelnen ist in der Sitzung des Bau- und Werksenates am 13.06.2018 vorgestellt, erörtert und beschlossen worden (VO/2018/1677-65).

Die Ausführungsplanung für Bauabschnitt III „Mitte“ liegt vor, auch die Ausschreibung ist abgeschlossen. Eine Vergabe soll im Bau- und Werksenat am 03.12.2019 erfolgen (VO/2019/2837-A6).

Im Frühjahr 2020 sollen die Bauarbeiten am Knoten Regensburger Ring/Anna-Maria-Junius-Str. / Weidendamm aufgenommen werden und bis Spätsommer 2020 vollständig umgesetzt sein (VO/2019/2858-65).

Für die Bauabschnitte IV und V wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung im Hinblick auf Kostenreduzierung zu optimieren (Beschluss Bau- und Werkssenat am 06.04.2016, VO/2016/0135-65).

Die Planungsüberlegungen zur kostengünstigeren Alternative für den Bauabschnitt IV wurden in der Sitzung des Bau- und Werkssenates am 20.09.2017 vorgestellt (VO/2017/0922-61). Auf dieser Grundlage wurde die Verwaltung beauftragt, die Planungen für den vierten Bauabschnitt zu vertiefen und Kosten zu ermitteln.

Im Bausenat am 24.07.2019 wurde der Sachstand und das Ergebnis der Variantenuntersuchung vorgestellt (Sitzungsvorlage VO/2019/2565-65). Die Variante „Große Lösung“ liegt als Konzeptidee vor. Haushaltsmittel zur weiteren Planung stehen aktuell nicht zur Verfügung. Vertiefende Planungen können frühestens ab 2021 beauftragt werden, damit wären die folgenden Schritte mit Abgabe GVFG-Antrag, Förderzusage, Ausschreibung noch in 2021 und ein Bau in 2022 möglich.

Aus dieser Zeitschiene ergibt sich, dass ab Spätsommer 2020 der Radverkehr entlang des Regensburger Rings an der Maria-Ward-Straße auf die andere Straßenseite wechseln muss (benutzungspflichtiger Zweirichtungsweg in Richtung Caspersmeyerstraße).

Mit dem Planungsprozess zu Bauabschnitt IV West sollte der Bauabschnitt V „Memmelsdorfer Straße“ mitbetrachtet werden. Dieser Bauabschnitt beinhaltet weitestgehend Markierungsarbeiten, dadurch fallen geringe Baukosten an. Um nicht fördertechnisch unter die Bagatellgrenze zu fallen, wird ein für beide Abschnitte gemeinsam erstellter Zuwendungsantrag empfohlen.

Der vorliegende Planungsentwurf zu Bauabschnitt V stammt aus dem Jahr 2013 und muss aufgrund neuerer Entwicklungen angepasst werden.

Der Bereich 1 bezieht sich auf den Knoten Memmelsdorfer-/ Gundelsheimer-/ Heiliggrabstraße und kann fortgeschrieben werden.

Der Bereich 2 mit dem skizzierten Schutzstreifen in Richtung Ottokirche mit Erhalt des Parkstreifens und der Bäume ist aufgrund aktualisierter Planungsrichtlinien so nicht mehr realisierbar. Hier muss eine neue Lösung gefunden werden.

2. Antrag der FDP „Anträge und Fragen von FDP-Stadtrat Martin Pöhner zum Projekt Regensburger Ring - Magazinstraße - Memmelsdorfer Straße“ vom 03.09.2019 (Anlage 1)

Mit diesem Antrag wird die Verwaltung um Stellungnahme zu folgenden Fragen und Prüfanträgen gebeten:

Punkt 1: Frage / Antrag zu Bauabschnitt III Mitte

Es trifft zu, dass die Planunterlagen des EBB für den Bauabschnitt III in der Sitzung des Bau- und Werkssenates am 13.06.2018 nur in den Präsentationsfolien vorgestellt worden sind (VO/2018/1677-65).

Der aktuelle Stand der Ausführungsplanung als Grundlage für die Ausschreibung wird allen Sprechern im Umweltsenat und im Bausenat zur Verfügung gestellt (**Anlage 2**).

Punkt 2: Antrag zum Haushalt 2020 und Antrag auf Umsetzung des BA III Mitte in 2020

Haushaltsmittel wurden hierfür bereits in den Haushaltsberatungen 2019 weitgehend bereitgestellt. Das Ausschreibungsergebnis zur Umsetzung des Bauabschnitts III Mitte liegt vor. Eine Vergabe soll im Bau- und Werkssenat am 03.12.2019 erfolgen (VO/2019/2837-A6).

Für den Radverkehr in Richtung Gaustadt ist zwischen den Knotenpunkten Magazinstraße/Margareten-damm und Regensburger Ring/Weidendamm eine 2,25 Meter breite Führung vorgesehen.

In Fahrtrichtung Gaustadt geht diese 2,25 Meter breite Führung weiter und verjüngt sich dann am Ende des Archivs auf 1,85 m, da dann nicht genug Raum vorhanden ist, um auf 2,25 m zu verbreitern.

Im Bereich der Abbiegespuren am Knotenpunkt Regensburger Ring/Mußstraße geht die Radverkehrsführung dann in einen provisorischen Schutzstreifen mit 1,5 m über. Dieser wird dann im nächsten Bauabschnitt, wenn auch der Knotenpunkt Regensburger Ring/Mußstraße/Maria-Ward-Straße umgestaltet wird, durch einen mehr als 1,50 m breiten Radfahrstreifen ersetzt werden.

Punkt 3: Prüfantrag zum Bauabschnitt IV West zu Radfahrstreifen zwischen Kfz-Fahrstreifen

Für den Bauabschnitt IV West wurde im Bausenat am 24.07.2019 der Sachstand und das Ergebnis der Variantenuntersuchung vorgestellt (Sitzungsvorlage VO/2019/2565-65). Mit Beschluss des Bausenates wurde die Verwaltung beauftragt die Variante „Große Lösung“ weiter zu verfolgen. Die Variante „Große

Lösung“ liegt als Konzeptidee vor und soll als Grundlage für die weiteren Planungsschritte dienen. Im Rahmen der Entwurfsplanung werden Planungsinhalte verfeinert und mit der Verwaltung abgestimmt.

Erläuterungen zur Führungsform „Radfahrstreifen zwischen Kfz-Fahrstreifen (Mittellage)“

Definition:

Als Radfahrstreifen in „Mittellage“ (RiM) wird die Führungsform des Radverkehrs an Knotenpunkten bezeichnet, bei welcher der geradeausfahrende oder links abbiegende Radverkehr einen eigenen Radfahrstreifen erhält, der zwischen den Kfz-Fahrstreifen markiert wird. Die Hinführung zum Knotenpunkt erfolgt über einen Verflechtungsbereich, in dem der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr den Radfahrstreifen über eine markierte Radverkehrsfurt quert.

Ausgangslage:

Im Unfallgeschehen des Radverkehrs haben Abbiegeunfälle ein hohes Gewicht. Laut der Unfallforschung der Versicherer (UDV) geschehen 2/3 der innerörtlichen Radverkehrsunfälle an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten und 1/3 auf der Strecke. Wiederum 2/3 der Kreuzungsunfälle sind Unfälle beim Einbiegen und Kreuzen, 1/3 der Kreuzungsunfälle sind Unfälle beim Abbiegen. Typische Unfallursachen sind einerseits auf Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer (kein Schulterblick, Radfahrer auf falschen Flächen unterwegs, Falschparker, Rotlichtverstoß) und andererseits auf mangelnde Infrastruktur (ungünstige Kreuzungsgeometrie, schlechte Begreifbarkeit, schlechte Sicht) zurückzuführen.

Im Kreuzungsbereich gilt es deshalb, die Konflikte möglichst zu entzerren, z.B. durch getrennte Signalisierung der Abbiegeströme oder durch Markierungslösungen wie vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr, aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) oder Radfahrstreifen in „Mittellage“.

Bestand:

Im Stadtgebiet Bamberg gibt es bereits an folgenden Stellen vergleichbare Führungen:

- Hallstadter-/ Kronacher Straße stadtauswärts (seit 2011)
- Pfisterstraße / Steinweg (2014)
- Lichtenhaidestraße stadtauswärts (seit 2016)
- Margaretendamm / Europabrücke stadteinwärts (seit 2016)
- Memmelsdorfer-/ Siechenstraße in Richtung Gaustadt (seit 2017)
- Nürnberger-/ Moosstraße (seit 2018)

Der Verwaltung sind keine Unfälle mit Radfahrbeteiligung an diesen Knotenpunktzufahrten bekannt.

Vorteile dieser Führungsform:

- Eindeutigkeit durch richtungstreue markierte Führung des Radverkehrs für alle Verkehrsteilnehmende
- In der Regel fährt Radverkehr vor Beginn des Verflechtungsvorganges vor den rechtsabbiegenden Kfz und ermöglicht so gute Sichtbedingungen.
- Verflechtung mit Radverkehr ist am Knotenpunkt, wo abbiegender Kfz-Verkehr noch andere verkehrliche Anforderungen bewältigen muss (z.B. Beachtung Fußverkehr), bereits abgeschlossen.
- Beeinträchtigung des Verkehrsflusses rechtsabbiegender Kfz durch Radverkehr sehr gering

Nachteile dieser Führungsform:

- Verflechtungsvorgang kann mit relativ hohen Geschwindigkeiten erfolgen
- erhöhte Konfliktgefahr im Verflechtungsbereich

Aktuelle Forschungsergebnisse:

Die Führungsform „Radfahrstreifen in Mittellage“ ist in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) beinhaltet, jedoch fehlen bislang konkrete Vorgaben in Verwaltungsvorschriften. Im Auftrag des BMVI wurde hierzu eine Unfall- und Verhaltensanalyse zu Radfahrstreifen in Mittellage durchgeführt mit dem Ziel Erkenntnisse zu gewinnen, inwiefern Radfahrstreifen in Mittellage die Sicherheit für Radfahrende an Knotenpunkten beeinflussen. Der Forschungsbericht wurde im Januar 2019 beendet und Ende Juni 2019 im Fahrradportal bekannt gemacht. Dieses Forschungsvorhaben kommt zum Fazit, dass bestimmte Bedingungen eingehalten werden müssen, damit die Sicherheit für Radfahrende nicht leidet. Bestätigt wird, dass es durch den Einsatz von RiM zu insgesamt weniger Unfällen kam, es aber zu einer räumlichen Verlagerung der Unfälle weg vom Knoten in den Verflechtungsbereich geführt hat. Unter bestimmten Randbedingungen sowie unter Einhaltung bestimmter Gestaltungsmerkmale zeigen RiM positive Sicherheitseffekte.

Im Rahmen der Bearbeitung der Entwurfsplanung fließen die Schlussfolgerungen aus dem aktuell vorliegenden Forschungsvorhaben mit ein. Haushaltsmittel zur weiteren Planung stehen aktuell nicht zur Verfügung. Vertiefende Planungen können frühestens ab 2021 beauftragt werden.

Erläuterungen zur Führungsform „rechter Fahrbahnrand“

Die Führung des Radverkehrs rechts neben der Rechtsabbiegespur konzentriert den Konflikt Rechtsabbieger/Radler auf den unmittelbaren Kreuzungsbereich. Dort kommt es dann u.U. zu den typischen Rechtsabbiegeunfällen. Nicht realisierbar in einer solchen Konstellation ist die Schaltung eines Kfz-Rechtsabbiegegrünpfeils bei der Signalisierung (wie dies bei der Relation Friedensbrücke → Gaustadter Hauptstraße vorhanden ist).

Punkt 4: Fragen zum BA IV West zu Radaufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen

Bei der Führung des Radverkehrs ist zwischen dem direkten und dem indirekten Abbiegen an Knotenpunkten zu unterscheiden. Bei der direkten Führung benutzt der Radverkehr die Abbiegefahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs. Grundsätzlich dürfen Radfahrende wählen, ob sie direkt nach links abbiegen oder ob sie dies indirekt tun wollen.

Dazu heißt es in der StVO: »§ 9 (2) Wer mit dem Fahrrad nach links abbiegen will, braucht sich nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll. Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten. Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich folgen.«

Wer direkt nach links abbiegen möchte, ordnet sich frühzeitig ein und richtet sich nach den Lichtsignalen des entsprechenden Fahrstreifens. Der Radfahrer ordnet sich ein und biegt direkt ab – so, wie er es als Autofahrer auch täte.

Im Fall des indirekten Abbiegens wird der Radverkehr über die seitlich einmündende Straße bis zu einer Aufstellfläche geführt. Anschließend kann von dort die Straße überquert werden. Der Radfahrer überquert also zwei Fahrbahnen jeweils geradeaus. Dieser Führungsform ist besonders an Knotenpunkten mit baulich abgesetzten Radwegen in den Knotenpunktszufahrten bzw. großräumigen Kreuzungen und bei hoher Kfz-Belastung (Hauptverkehrsstraßen) der Vorzug zu geben.

Die Markierung einer Aufstellfläche hat keine eigenständige Rechtswirkung, sondern unterstützt lediglich das indirekte Linksabbiegen. Das indirekte Linksabbiegen ist in der Konzeptstudie für alle vier Fahrbeziehungen enthalten. Das indirekte Linksabbiegen funktioniert bundesweit an tausenden Knoten und in Bamberg an vielen Kreuzungen mit und ohne unterstützende Markierung. Im Zuge der Image-Kampagne Fahrradstadt ist u.a. vorgesehen, auch für das indirekte Linksabbiegen entsprechende Aufklärung zu betreiben (vgl. VO/2019/2824-61).

Punkt 5: Prüfantrag zur Verbreiterung des Radfahrstreifens von 1,85m auf 2,0m im Bauabschnitt IV West

Wie dargestellt, handelt es sich bei den Skizzen aus der Sitzung des Bau- und Werksenates vom 24.7.2019 um vergleichende Konzeptstudien und nicht um Entwurfsplanungen. Die Gestaltung von Breiten muss Gegenstand der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung sein, sobald diese beauftragt werden. Insbesondere Kostenfolgen können nur im Zuge eines qualifizierten Planungsauftrages quantifiziert werden.

Punkt 6: Prüfantrag zur Verbreiterung des Radwegs im südlichen Seitenraum von 1,50m auf 1,85m im Bauabschnitt IV West

Siehe Ausführungen zu Punkt 5.

Punkt 7: Antrag zum BA V Memmelsdorfer Straße

Zu a):

Dass es in der Memmelsdorfer Straße verkehrliche Defizite gibt, ist unzweifelhaft. Die Klärung, welche Rolle der fragliche Abschnitt der Memmelsdorfer Straße in der Zukunft hat, ist Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes. Dies geht über den Untersuchungsumfang hinaus.

Zu b), c) und d):

Hier wird bereits aus der Formulierung des Antrages klar, dass diese Zielvorstellung nur erreicht werden kann, wenn zwingend die Parkplätze und die Bäume entfallen.

Hieraus ergibt sich, dass noch nicht absehbar ist, ob die Verwaltung eine so weitgehende Lösung vorschlagen wird.

Das Opfern von überbaubaren Grundstücksflächen zur Umwandlung in subventionierte Parkflächen für Anwohner erscheint wohnungsbaupolitisch und haushaltsrechtlich problematisch.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Bau- und Werkssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Antrag von Stadtratsmitglied Pöhner vom 03.09.2019 ist hiermit 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:

1. Antrag Stadtratsmitglied Pöhner vom 03.09.2019
2. Planung für den Bauabschnitt III Mitte (großformatig jeweils einmal je Fraktion)

Verteiler:

- **EBB**