

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2011/0471-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	16.11.2011
		Referent:	Ilk Michael
		Amtsleiter:	Lang Harald
		Sachbearbeiter:	Spangenberg Dagmar
Radverkehrsführung am Regensburger Ring - zweite Lesung			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
16.11.2011	Umweltsenat	Entscheidung	

I. Sitzungsvortrag:

1. Sachstand

Im Stadtentwicklungssenat am 23.11.2010 wurde der GAL-Antrag zur Radverkehrsführung am Regensburger Ring (**Anlage 1**) behandelt und in eine zweite Lesung verwiesen. In der Sitzung stellte Stadtratsmitglied Peter Gack folgenden Antrag (über diesen Antrag wurde in der Sitzung nicht abgestimmt, er gilt aber als eingebracht):

„Die Benutzungspflicht des Radweges in Gegenrichtung wird ab der Ottokirche sofort aufgehoben. Der Stadtentwicklungssenat empfiehlt dem Finanzsenat im Haushalt 2011 100.000 Euro für die Fahrbahnmarkierungen Magazinstraße und Regensburger Ring bereit zu stellen.“

2. Kostengünstige Sofortmaßnahmen zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Richtung Gaustadt

Weder im Wirtschaftsplan 2011 noch im Vermögenshaushalt 2011 des EBB sind Mittel für Markierungsmaßnahmen entlang der Nordtangente vorhanden. Die notwendigen Mittel für die Radverkehrsführung entlang der Nordtangente wurden vom EBB beantragt, aber nicht genehmigt. Somit bleibt die finanzielle Ausgangslage unverändert, d.h. die notwendigen Mittel sind in die jeweiligen Haushaltsberatungen einzubringen.

Wie bereits in der ersten Lesung dargestellt, wurde schon bei der Kostenermittlung (Stand 2007) zwischen den zwingend notwendigen Maßnahmen und den sinnvollen ergänzenden Maßnahmen differenziert. Neben den baulichen Maßnahmen sind vor allem die notwendigen Ummarkierungsarbeiten durch die neue Querschnittsaufteilung auf der Fahrbahn sehr kostenintensiv. Hierfür sind Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 Euro für die gesamte Strecke von der Siechenkreuzung bis zur Gaustadter Hauptstraße nicht ausreichend, auch nicht für eine abschnittsweise Umsetzung (Abschnitte zwischen den LSAs um eine sichere Querung der Radfahrer zu ermöglichen).

3. Überprüfung der Aufhebung der Benutzungspflicht

Die Verwaltung hat die Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges in Gegenrichtung mit folgendem Ergebnis geprüft, s. Stellungnahmen in den **Anlagen 2 und 3**.

Bereits mit der Fahrradnovelle von 1997 ist die Anordnung der Benutzungspflicht von Radwegen nur rechtmäßig, wenn sie aus verkehrlichen Gründen zwingend geboten ist und Qualitätsstandards eingehalten werden (Zumutbarkeit der Benutzung). Die Neufassung der StVO von 2009 verdeutlicht diese Voraussetzungen der Anordnung noch, indem die Benutzungspflicht nur bei außerordentlicher Gefahrenlage aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse zwingend geboten ist und demnach angeordnet werden kann. Laut StVO und VwV müssen Zweirichtungsradwege innerorts wegen großer Unfallauffälligkeit die absolute Ausnahme sein.

Entlang der Nordtangente ist einerseits durch die Verkehrsbelastung (ca. 18.000 Kfz/Tag), die gefahrenen Geschwindigkeiten (zulässig ist 50km/h) und die gesamte Straßenraumsituation die Anlage von separaten Verkehrsflächen für den Radverkehr erforderlich (gerade auch für jüngere und ältere Radfahrer). Andererseits ist die Zumutbarkeit der Benutzung des Zweirichtungsradweges aufgrund der gefährlichen Einmündungen auch nicht gegeben.

Generell ist festzuhalten, dass durch die Aufhebung der Benutzungspflicht zusätzliche Radfahrbeziehungen (infolge des Radverkehrs auf der Fahrbahn) an verschiedenen LSA-geregelten Kreuzungen und Einmündungen entstehen. Diese neuen Fahrbeziehungen müssen in den Zwischenzeitberechnungen mit berücksichtigt werden, evtl. hat dies Auswirkungen auf die bestehende Geräte-/Signalprogrammierung. Daher ist auch die Umsetzung der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht mit Kosten in Höhe von ca. 15.000 € verbunden.

Eine verkehrsrechtliche Anordnung über die Aufhebung der Benutzungspflicht kann erlassen, der Vollzug muss aber solange zurückgestellt werden bis die Auswirkungen signaltechnisch angepasst sind.

4. Ergebnis der Verkehrsschau 2010

Inhalt der am 02.12.2010 durchgeführten Verkehrsschau war unter anderem die Besichtigung des Zweirichtungsradwegs am Regensburger Ring. Folgendes Ergebnis wurde festgehalten (s. Punkt 3 „Regensburger Ring“, Protokoll des Straßenverkehrsamts vom 21.12.2010):

„

3. Regensburger Ring

3.1 Radwegführung zwischen Margaretendamm und Schweinfurter Straße

Die Benutzungspflicht des gegenläufigen Radwegs kann angesichts der bestehenden Verhältnisse aus Sicherheitsgründen nicht aufgehoben werden!

Auf dem stark belasteten Regensburger Ring gilt die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Bei einer Aufhebung der Benutzungspflicht müssten alle RadfahrerInnen – ob Jung oder Alt – die Fahrbahn benutzen, was angesichts der bestehenden Verkehrsverhältnisse und mangels eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn als sehr gefährlich eingestuft wird.

Bei einer Auflösung der Benutzungspflicht des gegenläufigen Radwegs könnte kein Radverkehr in Gegenrichtung mehr zugelassen werden (z. B. Zeichen 239 – Fußweg mit Zusatzzeichen 1022-10 – RadfahrerInnen frei), da dabei der Radverkehr sowohl den Geh- als auch den Radweg benutzen dürfte. Da die Brückengeländer sowohl der Europa – als auch der Friedensbrücke nicht die erforderliche Höhe haben, scheidet diese Möglichkeit aus.

Eine Aufhebung der Benutzungspflicht erscheint erst dann möglich, wenn die bereits vom Stadtrat beschlossenen Änderungsmaßnahmen auf Grundlage vorhandener Planunterlagen umgesetzt wurden.

3.2 LSA 133 – Margaretendamm

Auf der Roteinfärbung zwischen den Einmündungen Magazinstraße und Regensburger Ring soll das Radsymbol mit 2 Pfeilen (in Gegenrichtung) markiert werden.

Zusätzlich soll an den Lichtsignalmast (vor dem Abgang zum Uferweg) Zeichen 138-10 (Achtung Radfahrer) mit Zusatzzeichen 1030 (beide Richtungen) angebracht werden.

.....“

Die in der Verkehrsschau vorgeschlagenen Maßnahmen an der signalisierten Einmündung des Margaretendamm sind im Frühjahr 2011 umgesetzt worden.

5. Empfehlung Fahrradforum

Die Radverkehrsführung am Regensburger Ring wurde in der Sitzung des Fahrradforums am 03.03.2011 behandelt. Das Fahrradforum sieht dringenden Handlungsbedarf zur Verbesserung der unsicheren Radverkehrsführung entlang des Regensburger Rings und der Magazinstraße. Nur durch die Führung des Radverkehrs auf der Nordseite (durch Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn) kann dieser sicher geführt werden. Als erste Sofortmaßnahme wird die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die signaltechnische Anpassung empfohlen. Ab SS 2012 soll der Universitätsstandort auf der Erba in Betrieb gehen. Durch starke Lehrverflechtungen insbesondere der Studierenden der Fakultät Wirtschaftsinformatik und Angewandte Informatik (WIAI) und anderer Fakultäten werden viele Studenten zwischen den Hochschulstandorten auf dem Erba-Gelände und in der Feldkirchenstraße pendeln. Bei detaillierter Betrachtung werden täglich ca. 4.160 „Verkehrsbewegungen“ erwartet, diese werden (aufgrund der geringen Zeitspanne von 30 min zwischen den Lehrveranstaltungen) vorrangig mit dem Fahrrad abgewickelt werden. Auch die Studentenappartements im sog. Ziegelbau werden Radverkehr erzeugen und sind hier noch nicht mitberücksichtigt. Das Fahrradverkehrsaufkommen wird sich deshalb auf der Cityroute 6 Memmelsdorfer Straße und auf der Achse Magazinstraße - Regensburger Ring stark erhöhen.

6. Wahl der geeigneten Radverkehrsführung

Die Behandlung des GAL-Antrags war für den Stadtentwicklungssenat am 13.04.2011 vorgesehen und wurde – verbunden mit einem erneuten Prüfantrag an die Verwaltung eine kostengünstige Lösung zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit zu finden – abgesetzt. Verwaltungsübergreifend wurde am 23.05.2011 ein Ortstermin durchgeführt und über mögliche Alternativen zur Führung des Radverkehrs in Richtung Gaustadt diskutiert. In diesem Zusammenhang wurde das Planungsamt gebeten zu überprüfen, ob ein Angebotsstreifen (anstatt des geplanten Radfahrstreifens) unter Beibehaltung der bestehenden Markierung auf der Fahrbahn in Richtung Gaustadt angelegt werden könnte.

Am 26.07.2011 fand im Baureferat hierzu ein Abstimmungsgespräch statt:

Das Stadtplanungsamt hat in einer Übersicht (**Anlage 4**) mögliche Führungsformen des Radverkehrs entlang von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (ohne die Anlage eines baulichen Radwegs auf der Nordseite des Regensburger Ringes) dargestellt:

- Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr
- Markierung eines Schutz- oder Angebotsstreifens
- Markierung eines Radfahrstreifens

Die dargestellten Führungsformen werden laut einschlägiger Fachliteratur (ERA 10 - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV) bestimmten Belastungsbereichen bei Stadtstraßen zugeordnet (nachfolgende Abbildungen stammen aus Straßenverkehrstechnik 9.2011, Tab. 8 aus ERA 10):

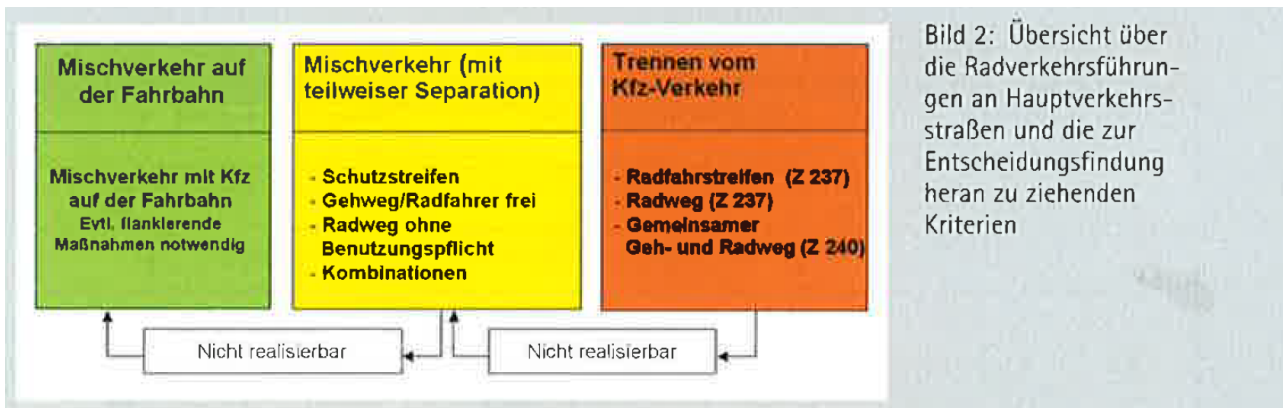


Bild 2: Übersicht über die Radverkehrsführungen an Hauptverkehrsstraßen und die zur Entscheidungsfindung heran zu ziehenden Kriterien

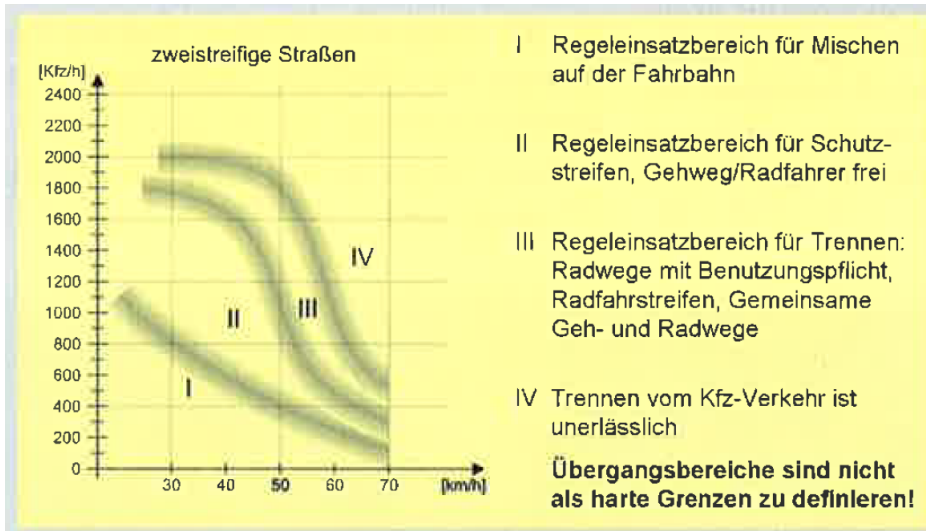


Bild 4: Grafik zur Vorauswahl der Radverkehrsführung für zweistreifige innerörtliche Straßen (nach ERA 2010)

Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) 	3.1	<ul style="list-style-type: none"> bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	<ul style="list-style-type: none"> Schutzstreifen Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht 	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	<ul style="list-style-type: none"> bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen Radweg gemeinsamer Geh- und Radweg 	3.3 3.4 3.6	<ul style="list-style-type: none"> bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

6.1 Ergebnis der aktuellen Verkehrszählung am Regensburger Ring

Um aktuelle Werte für den motorisierten IV, den Schwer- und Radverkehr zu ermitteln wurden Verkehrserhebungen durchgeführt. Der IV wurde durch automatische Verkehrszählgeräte im Zeitraum 22.07. – 11.08.2011 erfasst, der Radverkehr durch eine manuelle Kurzzeitzählung am Mittwoch, den 27.07.2011 (7.00 – 9.00 Uhr, 11.30 – 13.30 Uhr, 16.00 – 18.00 Uhr). Ergebnis ist eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 18.000 Kfz/Tag, die werktägliche Spitzenstunde beträgt 1.380 Kfz. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 5 % (ca. 900 Schwerverkehrsfahrzeuge täglich).

Das Ergebnis der Radverkehrszählung ist eine Stichprobe und nur eingeschränkt verwendbar. Trotzdem ist interessant, dass von 400 gezählten RadfahrerInnen (in 6 Stunden) in Richtung Gaustadt 63 % ordnungsgemäß den Zweirichtungsradweg benutzt haben. 8 % die Fahrbahn und 29 % den Gehweg auf der Nordseite. Absolut sind im Querschnitt 891 RadlerInnen in 6 Stunden gezählt worden, in Richtung Margaretendamm demzufolge 491 RadlerInnen. Dies sind ca. 12 % des erfassten Kfz-Verkehrs (7.450 Kfz) im gleichen Zeitraum.

6.2 Festlegung der geeigneten Radverkehrsführung

Aufgrund der durchgeführten Verkehrszählung liegt der Regensburger Ring im Belastungsbereich III (bei 50 km/h und zwischen 1.000 – 1.900 Kfz/h). Laut Tab. 8 der ERA 10 sind als Führungsformen in diesem Belastungsbereich Radfahrstreifen, Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege vorgesehen.

Nach eingehender Diskussion der unterschiedlichen Führungsformen und ihren Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf wurde die vom Verkehrssenat am 17.04.2008 beschlossene Planung vom Ing. Büro Höhen & Partner bestätigt. Gegen den Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr spricht die hohe Verkehrsbelastung. Gegen die Markierung eines Angebotsstreifens - unter Beibehaltung der bestehenden Markierung - spricht, dass Schwerverkehr aufgrund der Fahrbahnbreite von ca. 4,00m in Richtung Gaustadt (erforderliche Breite ca. 4,80m) an Radfahrern nicht vorbeifahren könnte. Nachstehende Abbildungen aus der RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) verdeutlichen dies:

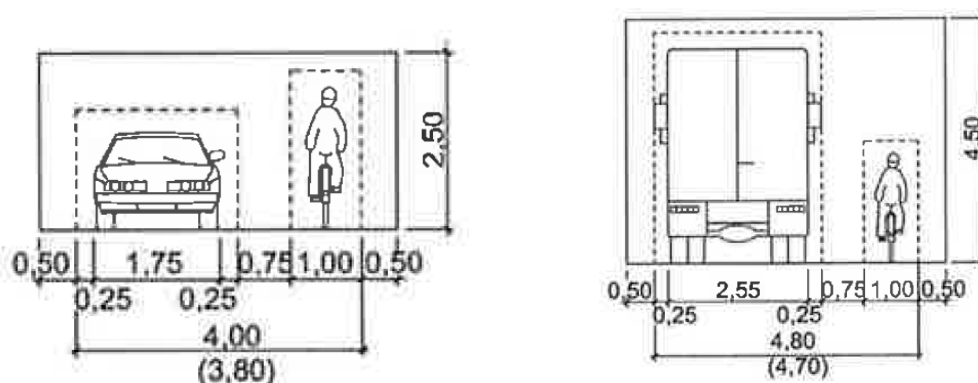


Bild 17: Beispiele für Verkehrs- und lichte Räume beim Begegnen, Nebeneinander- und Vorbeifahren ausgewählter Kombinationen von Bemessungsfahrzeugen (Klammermaße: mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen)

7. Weiteres Vorgehen

Mögliche Führungen der Radfahrer zwischen Coburger Straße im Norden und Schweinfurter Straße im Süden wurden zwischen den beteiligten Referaten und Ämtern im Rahmen von Ortsbesichtigungen und Besprechungen mehrfach intensiv diskutiert.

Das Ergebnis hierbei war, dass die bereits vorliegende Planung, die der Verkehrssenat in seiner Sitzung am 17. April 2008 beschlossen hatte, weiter verfolgt werden soll.

Die bisherige Absicht, als ersten Bauabschnitt den Bereich zwischen Maria-Ward-Straße und Schweinfurter Straße zu verwirklichen, wird jedoch fallengelassen. Aufgrund der Tatsache, dass die Universität auf der Erba-Insel ihren Betrieb im Jahr 2012 aufnehmen wird und damit mit einem verstärkten Pendelbetrieb zwischen Feldkirchenstraße und Erba-Insel zu rechnen ist, erscheint der Beginn der Maßnahme zwischen Siechenstraße und Magazinstraße / Margaretendamm deutlich sinnvoller.

Der Straßenzug Memmelsdorfer Straße/Magazinstraße/Regensburger Ring ist eine der wichtigen Einfallstraßen für die Besucher der im nächsten Jahr stattfindenden Landesgartenschau. Daher soll dieser Straßenzug im Jahr 2012 von Baumaßnahmen freigehalten werden. Baubeginn für einen ersten Bauabschnitt könnte somit vorbehaltlich der Finanzierung frühestens im Jahr 2013 sein.

Im Überblick stellen sich die geplanten Bauabschnitte wie folgt dar:

Bauabschnitt I:

Kreuzung Magazinstraße / Margaretendamm bis Kreuzung Magazinstraße / Siechenstraße (jeweils einschl. Kreuzungsbereiche)

Bauabschnitt II:

Europabrücke bis Kreuzung Regensburger Ring / Maria-Ward-Straße (einschl. Kreuzungsbereich)

Bauabschnitt III:

Kreuzung Regensburger Ring / Maria-Ward-Straße bis Kreuzung Regensburger Ring / Schweinfurter Straße (einschl. Kreuzung)

Bauabschnitt IV:

Kreuzung Memmelsdorfer Straße / Coburger Straße bis Kreuzung Memmelsdorfer Straße / Siechenstraße (jeweils ohne Kreuzungen)

Die Bauausführung kann vorbehaltlich einer Finanzierung wegen der im nächsten Jahr stattfindenden Landesgartenschau frühestens im übernächsten Jahr erfolgen.

Für das Jahr 2012 ist daher vorgesehen, die Kosten (die derzeit nur mit Stand des Jahres 2008 vorliegen) kritisch zu überprüfen und zu aktualisieren. Darauf aufbauend wird im Jahr 2012 ein GVFG-Antrag für die gesamte Maßnahme der Regierung eingereicht.

Die Überführung des benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweges in einen Radweg mit Benutzungsrecht in Gegenrichtung wird damit (nach in Kraft treten der neuen StVO) nicht weiter verfolgt.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrs- und Umweltsenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Verkehrs- und Umweltsenat beschließt das dargestellte weitere Vorgehen.
3. Der Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 10.06.2010 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	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:
X	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: für 2012 Planungsmittel in Höhe von 20.000 €

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:
In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Über die Bereitstellung der Planungsmittel für das Haushaltsjahr 2012 entscheidet der Stadtrat im Rahmen seiner Prioritätensetzung in den Haushaltsberatungen im Dezember 2011.

Die Haushaltsmittel für die Ausführung der Maßnahme sind rechtzeitig zum jeweiligen Haushaltsjahr anzumelden.

Bamberg, 09.11.2011
Finanzreferat

Bertram Felix
Berufsm. Stadtrat

Amt 20 _____
Peter Distler

SG 200 _____
Thomas Friedrich

Anlage/n:

1. Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 10.06.2010
2. Stellungnahme Straßenverkehrsamt vom 21.02.2011
3. Stellungnahme Polizei vom 18.03.2011
4. Führungsformen Radverkehr an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
5. Lageplan West – Aufteilung in Bauabschnitte
6. Lageplan Ost – Aufteilung in Bauabschnitte

Verteiler:

-

Bamberg,
Baureferat

Michael Ilk
Baureferent

Stadtplanungsamt:
(Harald Lang)

.....
(Dagmar Spangenberg)