

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr: VO/2016/0068-31	
Federführend: 31 Straßenverkehrsamt	Status: öffentlich	
Beteiligt: 61 Stadtplanungsamt 65 Entsorgungs- und Baubetrieb	Aktenzeichen: Datum: 09.02.2016 Referent: Haupt Ralf	
Verkehrssicherheit für den Kreuzungsbereich Starkenfeldstraße/Annastraße Empfehlung aus der Bürgerversammlung vom 29.10.2015 - Antrag von Herrn Gisbert Reiter		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.03.2016	Umweltsenat	Entscheidung

I. Sitzungsvortrag:

Der Antrag von Herrn Gisbert Reiter aus der Bürgerversammlung vom 29.10.2015 wurde in der Sitzung des Stadtrates am 27.01.2016 behandelt (vgl. Anlage 1) und letztendlich in den Umweltsenat am 09.03.2016 verwiesen.

Ferner beantragte die Stadtratsfraktion FREIE WÄHLER Bamberg mit Schreiben vom 02.02.2016, eine Stellungnahme von Herrn Jörg Ortlepp von der Unfallforschung der Versicherer einzuholen (vgl. Anlage 2).

1. Ergänzend zu den Ausführungen in der Vollsitzung am 27.01.2016 ist nach Auffassung der Verwaltung eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich Annastraße/Starkenfeldstraße – auch unter dem Aspekt des Schutzes der Fußgänger, die dort die Starkenfeldstraße queren, aus folgenden Gründen nicht zulässig:
 - 1.1 Zwischen der Schwarzenbergstraße und der Kloster-Langheim-Straße ist die Querung der Starkenfeldstraße an folgenden Stellen sicher möglich:
 - Lichtsignale bei der Einmündung Schwarzenbergstraße/Pfisterbrücke
 - Querungshilfe unterhalb der Pfisterbrücke – stadtauswärts –
 - Querungshilfe nach der Einmündung Annastraße – stadtauswärts –
 - Lichtsignalanlage Starkenfeldstraße/Kloster-Langheim-Straße
 - 1.2 Die Annastraße selbst kann an dem Zebrastreifen – vor der Einmündung Starkenfeldstraße – gefahrlos überquert werden.
 - 1.3 Eine Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung für Lastkraftwagen – stadtauswärts – bis zur Annastraße oder bis zur Kloster-Langheim-Straße – aus „psychologischen Gründen“ – ist sachlich nicht gerechtfertigt, da eine derartige Ausweitung nicht im Ansatz mit dem Schwingungsverhalten der Pfisterbergbrücke in Verbindung gebracht werden könnte.
2. Folgende Verbesserungen im Einmündungsbereich Annastraße/Starkenfeldstraße wären grundsätzlich möglich und wurden geprüft:

2.1 Rechtsfahrgebot von der Annastraße in die Starkenfeldstraße

Diese Maßnahme verspricht eine Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Einmündung Annastraße/Starkenfeldstraße, da dann die rechtsabbiegende VerkehrsteilnehmerIn lediglich die von links kommenden VerkehrsteilnehmerInnen (motorisierter Verkehr, Radverkehr) beachten müsste.

Allerdings wäre von dieser Maßnahme auch der Radverkehr betroffen, der dann dort nicht mehr auf geradem Wege die Fahrbahn queren könnte, um auf den gegenüberliegenden Radweg zu gelangen. Vielmehr müsste er den benutzungspflichtigen Radweg Richtung Pfisterbrücke nehmen, anschließend bei der Querungshilfe auf die andere Straßenseite der Starkenfeldstraße wechseln und anschließend (hufeisenförmig) in Richtung Kloster-Langheim-Straße fahren.

Der Umweg erscheint zwar nicht unzumutbar; es wird jedoch bezweifelt, ob dort ein Rechtsfahrgebot von der Mehrheit der RadfahrerInnen beachtet würde.

Eine zumutbare „Umleitung“ wäre über die Kloster-Langheim-Straße bei der LSA Starkenfeldstraße oder die Pödeldorfer Straße geradeaus in Richtung Berliner Ring möglich.

Die Polizei hat in der Sitzung der Arbeitsgruppe Radverkehr jedoch kritisch darauf hingewiesen, dass auf der Umleitungsstrecke der Schulweg zur Rupprecht- und Erlörschule gekreuzt werde. Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass dann auf der „Umleitungsstrecke“ auch ein erhöhter Schwerlastverkehr zu verzeichnen wäre, der mit den Belangen der Schulwegsicherheit nur schwer zu vereinbaren sei.

Somit würde eine geringe Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Einmündung Annastraße/Starkenfeldstraße zu Lasten der Schulwegsicherheit und eines erhöhten Verkehrsaufkommens in der Pödeldorfer Straße und Kloster-Langheim-Straße erzielt werden.

2.2 Führung des Radverkehrs durch Pfostenabspernung bis zum Zebrastreifen

Eine Führung des Radverkehrs durch Pfostenabspernung bis zum Zebrastreifen wird nicht befürwortet, da dies den Radverkehr unverhältnismäßig einschränken würde.

RadfahrerInnen müssten sonst am Zebrastreifen absteigen und ihr Fahrzeug über die Straße schieben.

2.3 Anbringung eines Gefahrenzeichens „kreuzende RadfahrerInnen von links“

Die Anbringung eines Gefahrenzeichens „kreuzende Radler von links“ verspricht nach Ansicht des Straßenverkehrsamts keine Verbesserung, da bei jeder Einmündung grundsätzlich neben den motorisierten Verkehr auch mit Radverkehr gerechnet werden muss. Eine besondere Ausnahmesituation, die ein Gefahrenzeichen rechtfertigen könnte, ist nicht erkennbar.

2.4 Anbringung von Sperrflächen und Markierung (Verlängerung) einer vorgezogenen Mittelinsel

Eine Sperrmarkierung auf beiden Seiten der Einmündung Annastraße sowie die Markierung einer vorgezogenen Mittelinsel verspricht einen Zugewinn an Verkehrssicherheit, da dadurch die Einfahrt auf die Starkenfeldstraße auf das notwendigste Maß beschränkt werden könnte (Schleppkurve) und vor allem den Fahrverkehr darin unterstützen würde, bis zur Sichtlinie zu fahren. (Anlage 3).

2.5 Anbringung von Schutzstreifen in der Annastraße (Anlage 4)

Da Sperrflächen auch vom Radverkehr nicht befahren werden dürfen, könnten zugunsten rechtsabbiegender RadfahrerInnen zwei Schutzstreifen markiert werden. Erfahrungsgemäß werden Schutzstreifen vom motorisierten Verkehr wahrgenommen und respektiert, sodass dadurch die Sicherheit des Radverkehrs unterstützt würde.

3. Bei einer Ortsbesichtigung am 04.02.2016 wurde abermals festgestellt, dass beidseitig der Pfisterbrücke bei den 30 km/h-Schildern ein Zusatzzeichen mit dem LKW-Symbol vorhanden ist.
4. Tempo 30 in der Starkenfeldstraße

Eine Gefahrenlage, die aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse bestünde, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Eigentum, Gesundheit oder Leben erheblich übersteigt, ist nicht erkennbar. Die Voraussetzungen für Tempo 30 liegen nicht vor.

Zusammenfassung:

Sowohl die Markierung – Verlängerung der Mittelinsel zwischen der markierten Radfurt und der Fahrbahnrandlinie; Anlage von zwei Schutzstreifen -, als auch die beidseitige Verengung des Einfahrtsbereichs durch Markierung (Sperrflächen) verspricht eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, auch wenn der Komfort für den Radverkehr bei der Querung der Annastraße etwas eingeschränkt wird.

Hinweis:

In der Angelegenheit wurde kurzfristig Herr Ortlepp (Unfall-Sachverständiger der Versicherungswirtschaft) gebeten, eine Stellungnahme hinsichtlich der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für den betreffenden Teilbereich der Starkenfeldstraße abzugeben.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Sitzungsvortrags lag die Stellungnahme noch nicht vor. Sie wird deshalb ergänzend zu diesem Vortrag als Tischvorlage verteilt werden.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Bericht der Verwaltung hat zur Kenntnis gedient.
2. Der Umweltsenat ist damit einverstanden, in der Annastraße vor der Einmündung Starkenfeldstraße
 - die Mittelinsel zwischen der markierten Radfurt und der Fahrbahnrandlinie zu verlängern
 - auf beiden Seiten der Annastraße den Ein-/Ausfahrtsbereich durch Markierung (Sperrflächen) zu verschmälern

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	1.	keine Kosten
X	2.	Kosten in Höhe von 2.500 € 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 – Sitzungsvortrag vom 27.01.2016

Anlage 2 – Antrag FREIE WÄHLER Bamberg vom 02.02.2016

Anlage 3 - Skizze mit Schleppkurve
Anlage 4 – Skizze Sperrfläche Annastraße