

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr: VO/2016/0135-65	
Federführend: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb	Status: öffentlich	
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 10.03.2016 Referent: Beese Thomas	
Verbesserung Verkehrsverhältnisse Regensburger Ring – Magazinstraße – Memmelsdorfer Straße (Radverkehrsanlagen, Barrierefreiheit und Straßensanierung Nordtangente) – Sachstand und weiteres Vorgehen		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
06.04.2016	Bau- und Werksenat	Kenntnisnahme

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage

Das Gesamtvorhaben “Verbesserung Verkehrsverhältnisse Regensburger Ring – Magazinstraße – Memmelsdorfer Straße (Radverkehrsanlagen, Barrierefreiheit und Straßensanierung Nordtangente)” ist im Stadtrat bzw. seinen Ausschüssen in den letzten zehn Jahren wiederholt behandelt worden:

- November 2007 (Senat für Umwelt und Verkehr)
- April 2008 (Verkehrssenat)
- 23.11.2010 (Stadtentwicklungssenat)
- 16.11.2011 (Umweltsenat)
- 23.07.2013 (Finanzsenat)
- 03.12.2013 (Bau- und Werksenat)
- 11.03.2015 (Bau- und Werksenat)
- 10.06.2015 (Bau- und Werksenat)
- sowie in den jeweiligen Haushaltsberatungen

2. Aufgabenstellung

2.1 Vorgeschichte

Zum Zeitpunkt der Errichtung des Straßenzuges war keine Stadtentwicklung nördlich des Regensburger Ring vorgesehen. Auch war dieses Gebiet von Gewerbebetrieben geprägt (Mayersche Gärtnerei, ERBA- und Schaeffler-Gelände). Aus diesem Grund entwickelte man damals einen Zwei-Richtungs-Radweg auf südlicher Seite entlang des Regensburger Ringes und der Magazinstraße.

Erst in jüngerer Zeit änderte sich bedingt durch die neuen Wohnbaugebiete auf der ERBA-Insel, der Mayerschen Gärtnerei und zuletzt dem Schaeffler-Areal die Gebietsstruktur und damit Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur.

2.2 Wo liegen die Probleme?

Die Kreuzung Schweinfurter Straße / Friedensbrücke wurde 2006 einem Verkehrssicherheitsaudit unterzogen. Das Ergebnis: Es ist keine sichere und regelkonforme Querung für Radfahrer möglich. Die Breiten der Geh- und Radwege sind zu gering und es fehlen Aufstellflächen für querende Radfahrer.

Das Radverkehrsaufkommen an der Europabrücke beträgt (Stand 2014) 2.500 Radfahrer/Tag und 275 Radler/h in der Spitzenstunde. Dies entspricht einem Zuwachs von + 135 % im Vergleichszeitraum 2014 zu 1998.

Zwischen 2011 und 2015 kam es im Abschnitt Friedensbrücke – Siechenkreuzung zu 22 polizeikundigen Radverkehrsunfälle.

Die Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger sind in der Pflicht: „Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist aus unserer Sicht eine bauliche Umgestaltung dieses Streckenabschnitts unabdingbar.“ (Zitat aus einem Schreiben der Polizeiinspektion Bamberg vom 01.02.2016)

2.3 Welche Lösungen gibt es?

Eine getrennte Führung des Radverkehrs ist erforderlich:

In Richtung Gaustadt wird der Radfahrer auf der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen geführt. Dieser Radfahrstreifen ist zur eigentlichen Kraftfahrzeug-Spur mittels durchgezogener weißer Linie abgetrennt.

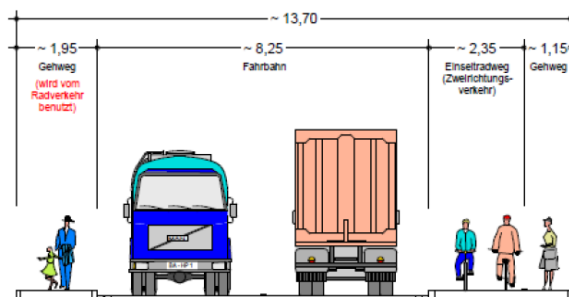
In Richtung Siechenkreuzung fährt der Radfahrer zukünftig auf dem vorhandenen Bordsteinradweg.

Die resultierenden Breiten für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind im Systemquerschnitt beispielhaft für den Regensburger Ring dargestellt:

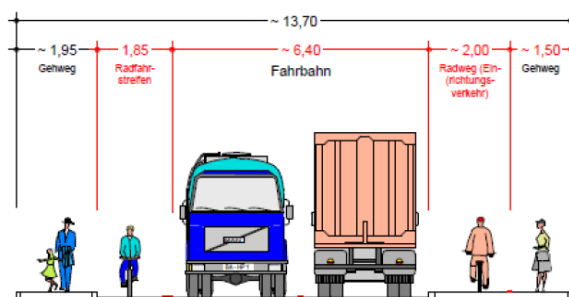
Systemquerschnitt - M 1 : 100

Beispiel: Regensburger Ring

BESTAND



PLANUNG



Welche Maßnahmen sind dazu erforderlich?

- vollständige Entfernung der Fahrbahnmarkierung
- vollständige Neumarkierung gemäß neuer Querschnittsaufteilung
- Entfernung der Verkehrsinsel an der Kreuzung Europabrücke / Margaretendamm
- Neuberechnung der sogenannten Zwischenzeiten (Grünphasen, Räumzeiten etc.) an fünf Lichtsignalanlagen;

2.4 Was ist noch zu beachten?

Die Bebauungspläne G10 A „Erba“ (Wohnpark Regnitz-Insel), 101 „Mayerische Gärtnerei“ (mit Grünordnungsplan für das Wohngebiet zwischen Regnitz und Main-Donau-Kanal) und 215A „Schaeffler“ (für das Gebiet zwischen Lichtenhaidestraße, Jäckstraße, Magazinstraße und Main-Donau-Kanal – ehem. Schaeffler Gelände) sind in der Abwägung hinsichtlich der Verkehrsabwicklung stark über Fußgänger, Radverkehr, Busverkehr begründet worden.

Die Zielsetzung eine maximale Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG-Förderung) zu erzielen, bedingt:

- regelkonforme Maße der Straßenquerschnitte
- Positivstellungnahme der Behindertenbeauftragte ist erforderlich
- Verbesserung für beide Richtungen nötig
- Verkehrsführung unter Einbeziehung der Querstraßen

Aus Gründen der barrierefreien Ausgestaltung für Menschen mit Behinderungen werden zusätzliche Maßnahmen erforderlich:

- Einbau von Blindenleitsystemen und barrierefreien Abflachungen an ca. 30 Querungsfurten
- Neuausstattung aller 5 Lichtsignalanlagen mit Blindensignalgebern ca. 50 Masten
- Neuberechnung aller 5 Lichtsignalanlagen

Anlage barrierefreier Bushaltestellen:

Das Personenbeförderungsgesetz sieht eine gesetzliche Umsetzungspflicht der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2023 vor. Im Bestand gibt es im Umgriff der Maßnahme 6 Haltestellen und 2 Haltestellen kommen in Folge von „Schaeffler“ neu hinzu.

Schwerverkehrsbelastung durch Maßnahmen im Umfeld:

- Neubau Konzerthalle
- Neubau Tiefgarage Mußstraße
- Neubau Graf-Stauffenberg-Platz
- Neubau Mayerische Gärtnerei
- Abbruch Erba
- Aushub Fischpass
- Neubau Erba
- Umleitung Regnitzbrücke / B22
- Umleitung Neubau Löwenbrücke
- Busverkehr LGS

Fazit: Infolge der zusätzlichen Schwerverkehrsbelastung durch die vorgenannten Vorhaben kam es zu einem erheblichen Verschleiß der Fahrbahnoberflächen, insbesondere in den Kreuzungsbereichen. Diese Unterhalts- bzw. Erneuerungsmaßnahmen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit in den nächsten Jahren erforderlich.

Markierungsentfernungen

- ca. 180 Pfeile und Piktogramme
- ca. 5.100 m Linien

Fazit: Die Stadt steht vor der Wahl, Geld auszugeben und Verkehrsbehinderungen zu verursachen, um alle Markierungen auf einer alten Decke zu entfernen und dann neue Markierungen auf einer alten Decke aufzubringen, deren Restlebensdauer begrenzt sein wird oder Geld auszugeben und Verkehrsbehinderungen zu verursachen, um die Markierungen zu lassen, wo sie sind, stattdessen die Verschleißschicht abzufräsen, eine neue Decke aufzuziehen und die Neumarkierungen auf dieser neuen Decke aufzubringen.
Die Abwägung spricht für eine kombinierte Erneuerung von Verschleißdecke und Markierung.

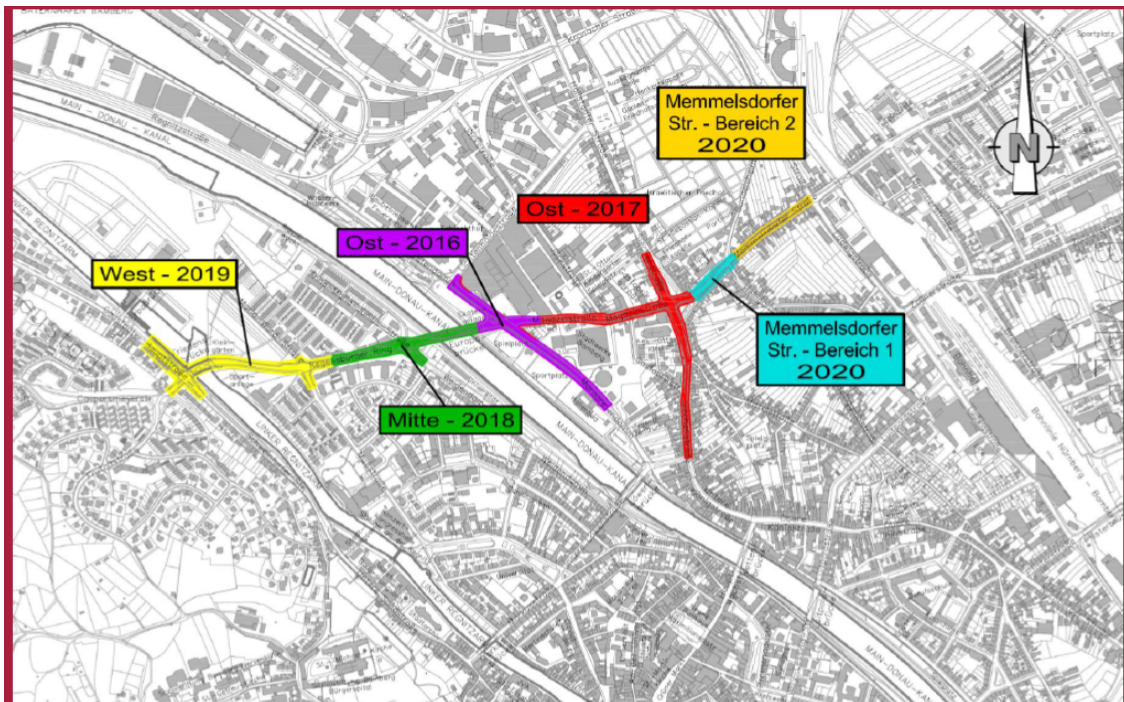
2.5 Zusammenfassung

- Erstellung eines Umleitungskonzeptes je Bauabschnitt während der Bauzeit
- Die Maßnahme ist eine Investition in die Gesamtinfrastruktur - jenseits des Radverkehrs:
 - o Vertrag Joseph-Stiftung, Kreuzung Weidendamm
 - o Vertrag Schaeffler Bushaltestelle und Querung
 - o Barrierefreie Furten
 - o Barrierefreie Bushaltestellen
 - o Straßenunterbausanierungen im Knoten
 - o Straßendeckensanierungen
- Vorteile der Zusammenführung aller Maßnahmen:
 - o Bestmögliche Förderkulisse
 - o Sicherung langfristiger Infrastruktur
 - o Bündelung von Verkehrsbehinderungen
 - o Kostenaufwand für Umleitungsführungen fällt nur einmal an

2.6 Worauf kommt es an?

- 2.200 Einwohner/innen wohnen im Umfeld der Verkehrsverbesserungsmaßnahme
- 12.500 Studierende benutzen den Verkehrsweg
- 30 % Radverkehrsanteil
- Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Wirtschaftlichkeit der Maßnahme unter Berücksichtigung von Zuwendungen
- Familienfreundlichkeit
- Barrierefreiheit
- Universitätsfreundlichkeit
- Rechtssicherheit
- Infrastrukturerhalt
- Glaubwürdigkeit

2.7 Welche Bauabschnitte sind vorgesehen?



Vorgeschlagen wird die Umsetzung der baulichen Maßnahmen in den Abschnitten „Ost – 2016“, „Ost – 2017“ und „Mitte – 2018“. Für die Abschnitte „West – 2019“ und „Memmelsdorfer Straße Bereich 1 bzw. 2 – 2020“ sind zusätzliche Untersuchungen über den weiteren Ausbau erforderlich.

2.8 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die detaillierte Kosten- und Finanzierungsübersicht wird in der selben Sitzung im nicht öffentlichen Teil vorgestellt.

2.9 Weiterer Untersuchungsbedarf

Die Abschnitte „West – 2019“ und „Memmelsdorfer Straße Bereich 1 und 2 – 2020“ sollen noch einer weiteren Prüfung hinsichtlich eines möglichen Realisierungsumfanges unterzogen werden. Dabei ist auch der Verzicht auf die Ausführung zu prüfen. Hierzu liegt zwar keine abschließende Wertung der Regierung von Oberfranken vor. Ein derartiges Vorgehen und mögliches Ausstiegsszenario ist aber vorstellbar. Ebenso sind „Mischbauformen“ grundsätzlich denkbar. Dies erfordert weitere Untersuchungen mit dem Ziel einer „abgespeckten“, d.h. nur auf die Belange des Radverkehrs abgestimmten Planung.

3. Bauabschnitt 2016

Das vorliegende Angebot für Tiefbauarbeiten umfasst ausschließlich den Abschnitt „Ost – 2016“. Dazu wird jedoch auf den TOP „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Regensburger Ring-Magazinstraße-Memmelsdorfer Straße – Abschnitt Ost Margaretendamm-Auftragsvergabe Straßenbauarbeiten“ verwiesen.

Zudem wird unter TOP „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Regensburger Ring-Magazinstraße-Memmelsdorfer Straße – Abschnitt Ost Margaretendamm– Bauablauf 2016 der Bauablauf vorgestellt.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Bau- und Werksenat nimmt vom Bericht des Entsorgungs- und Baubetriebes Kenntnis.
2. Der Bau- und Werksenat beauftragt die Verwaltung, die Bauabschnitte 2016, 2017, 2018 entsprechend der Schilderung im Abschnitt 2.7 zügig baulich umzusetzen, soweit die jeweiligen haushalts- und förderrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.
3. Der Bau- und Werksenat beauftragt die Verwaltung mit der Optimierung der Planung für die Bauabschnitte 2019 und 2020.

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:

Anlage/n:

Anlage 1: Bauabschnitte „Ost – 2017“ und „Mitte – 2018“