

Baureferat

I. Vorlage

- ☐ zur Beschlussfassung
☒ als Bericht

Gremium

Sitzungsteil

Datum

	bisherige Beratungsfolge	Sitzungs- termin	Abstimmungsergebnis				
			einst.	mit Mehrheit		Ja- Stimmen	Nein- Stimmen
				angen.	abgel.		
1							
2							
3							

Betreff
Innenstadtring

Zum Schreiben/Zur Vorlage der Verwaltung vom
 28. Juni 2004

Anlagen
 Plan Innenstadtverkehr / Kohlenmarkt

Beschlussvorschlag

Der Vortrag des Referenten diene zur Kenntnis.

Die Fraktionen werden um Beratung gebeten.

Eine Beschlussfassung sollte unmittelbar nach der Sommerpause 2004 erfolgen, damit eine Realisierung 2005 möglich ist.

Sachverhalt

In der Innenstadt existieren in beiden Richtungen befahrbare Innenstadtringe, die jedoch kein zufriedenstellendes Verkehrssystem bilden.

In der Diskussion zur Innenstadtentwicklung wurde der Ruf laut, die Zufahrtsmöglichkeiten zur Innenstadt zu verbessern bzw. klarer zu gestalten. Insbesondere für nicht Ortskundige ist die heutige Führung des Verkehrs schwer nachvollziehbar.

Bei der verkehrlichen Überplanung der Innenstadt ist zu berücksichtigen, dass nicht nur Ziel- und Quellverkehr, sondern auch Durchgangsverkehr (also Schwabacher Str. – Erlanger Straße) dort abgewickelt werden muss. Die Notwendigkeit hierfür ergibt sich aus den natürlichen und künstlichen Hindernissen (Flüsse, Bahnlinien, Kanal), die keine „mittelweite“ Umfahrung der Innenstadt erlauben. Der Durchgangsverkehr muss von der Kernstadt ferngehalten werden, während der Quell- und Zielverkehr direkt an seine Ziele Fußgängerzone und innenstadtnahe Wohngebiete geführt werden soll.

Fürth hat eine Innenstadt mit schmalen Straßen, die nicht erweitert werden können, weil die gesamte Bebauung unter Denkmalschutz steht. Hieraus folgt, dass in großen Bereichen Einbahnstraßenregelungen vorherrschen, die vor allem dazu dienen, mit ein- oder beidseitigem Parken der Parkplatznachfrage in den Einkaufs- und Wohngebieten „in etwa“ gerecht zu werden.

Bei Gegenverkehr in einzelnen Straßen würde etwa die Hälfte der heute vorhandenen Stellplätze entfallen – als Beispiel sei die Pfisterstraße genannt. Bei ihrer Neuplanung zeigte sich, dass die Bewohner der Straße am Gegenverkehr nicht interessiert sind.

Heutiger Zustand / Bestand

- Im Uhrzeigersinn existiert heute ein Innenstadtring, der aus Friedrichstraße – Maxstraße – Ottostraße – Mathildenstraße – Theaterstraße – Rosenstraße – Uferstraße – Maxbrücke – Kapellenstraße – Henri-Dunant-Straße – Königstraße – Friedrichstraße besteht.
- Entgegen dem Uhrzeigersinn kann ebenfalls ein Ring befahren werden, er besteht aus Brandenburger Straße – Kohlenmarkt – Hirschenstraße – Maxstraße/Theresienstraße – Straße an der Post – Bahnhofsplatz – Gebhardtstraße – Gabelsberger Straße – Kirchenstraße – Nürnberger Straße – Königstraße – Brandenburger Straße.

Beide Ringe sind in Teilbereichen relativ weit weg von der Fußgängerzone:

der Ring im Uhrzeigersinn im nordwestlichen Bereich,

der Ring entgegen dem Uhrzeigersinn im östlichen Bereich.

Hierfür sprechen i.W. städtebauliche Gründe: So soll der Bereich Löwenplatz/ Wasser-/ Gartenstraße vom Durchgangsverkehr geschützt werden, der Bereich Freiheit – Max-Grundig-Anlage soll aufgrund der funktionalen Zusammenhänge (Nutzung, ÖPNV, Fußgänger) nicht vom MIV* durchschnitten werden soll (etwa durch die Gustav-Schickedanz-Straße).

Folge des heutigen Zustandes ist, dass aus Richtung Norden sowohl östlich (Friedrichstraße) wie westlich (Hirschenstraße) der Lieferverkehr nahe an die Fußgängerzone heranfahren kann, aus Richtung Süden nur die südliche Fußgängerzone erreicht direkt werden kann.

* MIV: motorisierter Individualverkehr



Abb. 1:
Innenstadtring im Uhrzeigersinn (Bestand)

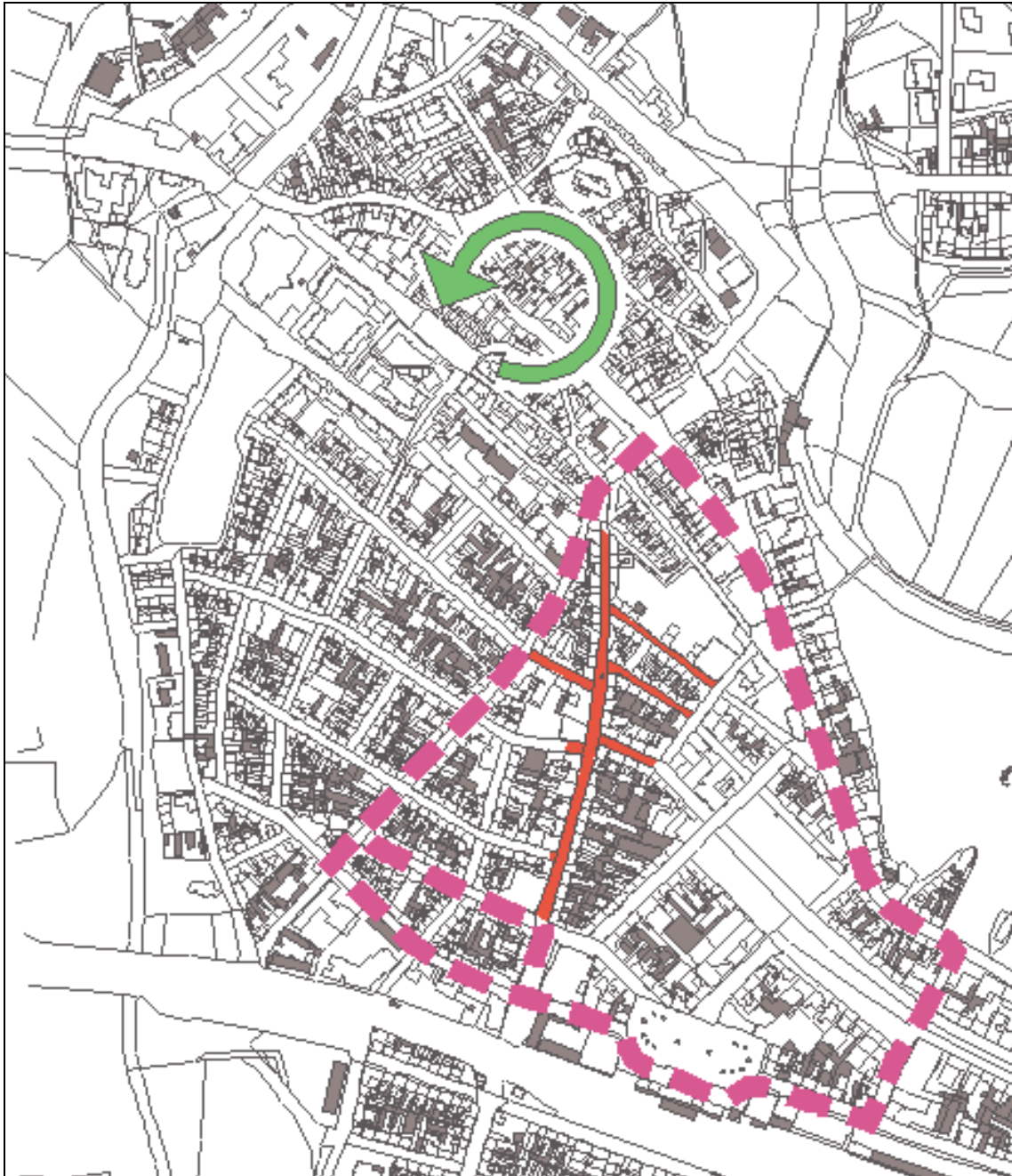


Abb. 2:
Innenstadtring gegen Uhrzeigersinn (Bestand)

Planungsziel

Das **Planungsziel** lautet:
gleiche Bedingungen für die Zu- und Abfahrt aus Richtung Süden und aus Richtung Norden .

Dies kann nur erreicht werden, wenn ein Ring in einer Fahrtrichtung eng um die Fußgängerzone herumgeführt wird.

Dieser „enganliegende Ring“ muss die Brandenburger Straße – Kohlenmarkt - Hirschenstraße auf der westlichen Seite und die Friedrichstraße auf der Ostseite umfassen, d.h. diese Straßen sollen im oder entgegen dem Uhrzeigersinn zu einem Ring zusammengefasst werden.

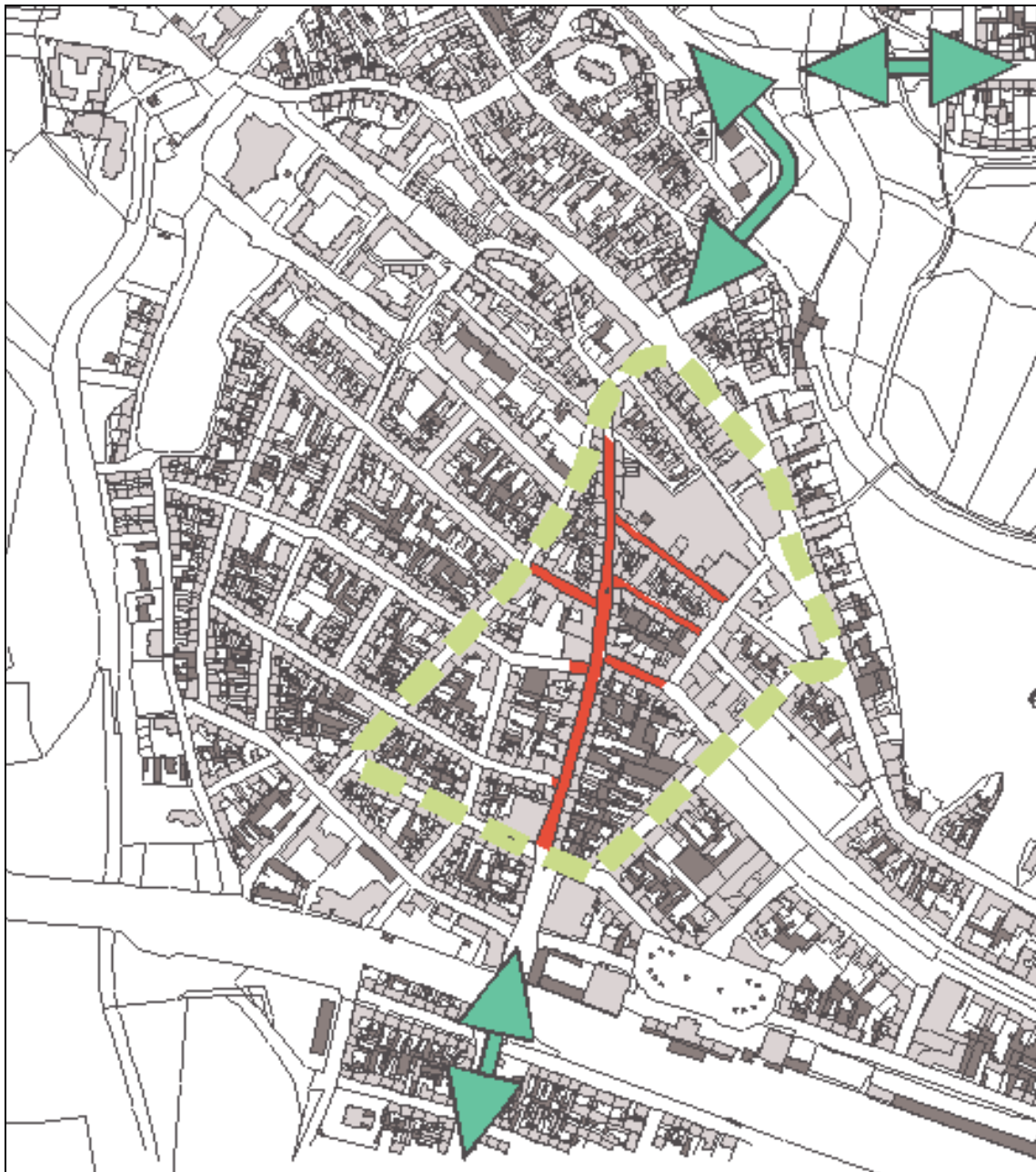


Abb. 3:
enger Innenstadtring mit Zu-/Abfahrt (Planung)

Busverkehr

- zukünftiger Busverkehr

Der Busverkehr (hier Linie 172 Burgfarnbach – Hauptbahnhof) wird künftig über Rosenstraße – Theaterstraße – Mathildenstraße – Ottostraße – (...) – Maxstraße – Hirschenstraße – Rosenstraße abgewickelt.

Seine Trasse liegt teilweise auf der des Innenstadtrings (vgl. Abb. 4).



Abb. 4:
zukünftiger Busverkehr

- Kirchweihumleitung

Während der Kirchweih wird der Busverkehr in Richtung Norden künftig ähnlich der Linie 172 geführt (siehe Abb. 4 und 5), er biegt jedoch nicht in die Rosenstraße ab, sondern fährt weiter über den Kohlenmarkt zur Haltestelle Rathaus.

In Richtung Hauptbahnhof führt die Kirchweihumleitung über die Mohrenstraße auf die zukünftige Trasse der Linie 172 zum Bahnhof.

Diese Umleitungen werden auch von den OVF-Bussen – zumindest teilweise – mitbenutzt.



Abb. 5:
Busverkehr während Kirchweih (Planung)

Durchgangsverkehr

Aufgrund „natürlicher Hindernisse“ (Flüsse, Bahnanlagen) wird der überörtliche Verkehr in der Nähe der Fußgängerzone abgewickelt, er macht einen erheblichen Teil der Verkehrsbelastungen aus. Er kann nicht von der Innenstadt weg verlagert werden.

Beispiel hierfür ist z.B. der von der Ludwigbrücke zur Schwabacher Straße bzw. in Gegenrichtung fahrende Verkehr. Da sowohl Ludwigbrücke als auch die Schwabacher Unterführung nicht verlagert werden können, muss dieser Verkehr an der Innenstadt vorbeigeführt werden. Für die Nord-Süd-Richtung gibt es heute Fahrmöglichkeiten über Friedrich-, Hirschen- oder Ufer-/Weiher- Straße (sehr umwegig), in der Süd-Nord-Richtung die Gabelsberger Straße und Ufer-/Weiher- Straße.

Zusätzlich muss noch der starke Verkehr von der östlichen B8 (Nürnberg) zur Schwabacher Straße berücksichtigt werden. Dieser wird heute über die Friedrichstraße abgewickelt.

- Friedrichstraße

Die Friedrichstraße wird heute in Nord-Süd-Richtung betrieben. Ihre Verkehrsanteile bestehen zu etwa gleichen Teilen aus dem von Osten (Nürnberg) und Westen (Rathaus) kommenden Verkehr.

Im nördlichen Teil wurde die Friedrichstraße auf eine zweispurige (Einbahn-) Straße umgebaut.

Für den Teilbereich zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße im Norden und Maxstraße im Süden sind bisher mehrere Planungen diskutiert worden, die alle einen Boulevard auf der Westseite und eine zweispurige Fahrbahn Richtung Süden vorsehen. Eine endgültige Gestaltung kann erst nach weiteren Gesprächen mit Betroffenen dem BA vorgeschlagen werden.

Eine genauere Betrachtung der Verkehrsströme zeigt, dass bei einer Änderung der Fahrtrichtung der Friedrichstraße (Fahrtrichtung dann Süd-Nord) eine Überlastung der Hirschenstraße entstehen würde, weil der von Osten kommende Verkehr ausschließlich über die Hirschenstraße zur Schwabacher Straße geführt werden müsste – der Abschnitt Kirchenstraße – Gabelsberger Straße kann diesen Verkehr nicht aufnehmen, weil zwischen Gabelsberger Straße und Schwabacher Straße der Verkehr in Richtung Westen nicht abgewickelt werden kann.

Hieraus folgt zwangsläufig, dass die Friedrichstraße in ihrer Fahrtrichtung beibehalten werden muss.

(Sie wird offensichtlich als attraktiver Verkehrsweg Nord-Süd angesehen, weil trotz der durchgehenden Hirschenstraße viele Autofahrer nach wie vor die Friedrichstraße für die Fahrt nach Süden nutzen, obwohl dieser Weg geringfügig länger ist.)

- Hirschenstraße

Um einen innenstadtnahen Ring zu erhalten, müsste infolge der o.g. Ausführungen zur Friedrichstraße die Hirschenstraße in der Fahrtrichtung umgedreht werden. Dies ist nach Auffassung des Stadtplanungsamtes möglich.

Hierbei wird es notwendig, die in der westlichen Innenstadt verlaufenden Einbahnstrassen einzeln zu überprüfen, damit beispielsweise von Westen kommend die VHS auf kurzem Weg erreichbar ist.

Es wird empfohlen, im Fall „Hirschenstraße Süd-Nord“ die Theater- und Mathildenstraße in der Fahrtrichtung umzudrehen, ebenso die Ottostraße.

Die Rosenstraße sollte zwischen Hirschen- und Theaterstraße im Gegenverkehr betrieben, die Wasserstraße in Richtung Osten betrieben werden.

Damit dieses Verkehrssystem funktioniert, wird es notwendig, (langfristig) in der Kreuzung Ottostraße/ Maxstraße eine zusätzliche LZA einzurichten.

Um die Durchlässigkeit des Radverkehrs in der Hirschenstraße auch zukünftig zu gewährleisten, soll dort der bestehende Radstreifen (bisher in Süd-Nord-Richtung entgegen dem MIV) der neuen Verkehrsführung angepasst werden (Radstreifen Nord-Süd auf der Westseite).

Notwendige Richtungsänderungen

Ziel ist es, parallel verlaufende Straßen in Gegenrichtung zu betreiben, um Umwege möglichst kurz zu halten.

Im Bereich östlich der Fußgängerzone werden keine Änderungen nötig.

Westlich der Fußgängerzone wird folgendes System vorgeschlagen:

Straße	von	bis	Maßnahme	Richtung
Maxstraße	Schwabacher Straße	Ottostraße	keine	unverändert
Maxstraße	Ottostraße	Hirschenstraße	umdrehen	Ost-West
Hirschenstraße	Maxstraße	Kohlenmarkt	umdrehen	Süd – Nord
Kohlenmarkt			umdrehen und bau- lich anpassen	Süd – Nord
Brandenburger Straße			keine	Gegenverkehr
Ottostraße	Maxstraße	Mathildenstraße	umdrehen	Nord-Süd
Mathildenstraße	Ottostraße	Theaterstraße	umdrehen	West – Ost
Marienstraße	Schwabacher Straße	Ottostraße	keine	
Marienstraße	Ottostraße	Hirschenstraße	verkehrsberuhigt	
Marienstraße	Hirschenstraße	Pfisterstraße	umdrehen	Ost-West
Pfisterstraße	Blumenstraße	Theresienstraße	umdrehen	Süd –Nord
Theaterstraße	Rosenstraße	Theresienstraße	umdrehen	Nord – Süd
Rosenstraße	Hirschenstraße	Theaterstraße	erweitern	Gegenverkehr
Gartenstraße	Theaterstraße	Hirschenstraße	keine	West-Ost
Wasserstraße	Ludwig-Erhard- Straße	Theaterstraße	umdrehen	West – Ost
Ludwig-Erhard-Straße			keine	

Begründungen und Erläuterungen

Kohlenmarkt:

Über den Kohlenmarkt verläuft seit Jahren der Verkehr in Richtung Nord-Süd, dies ist bei der Neugestaltung des Kohlenmarktes berücksichtigt worden.

Um Konflikte im Einmündungsbereich der Ludwig-Erhard-Straße zu vermeiden, muss die Fahrspur nach Osten verschwenkt und der Bereich nördlich des Schiefen Turmes verändert werden.

Pfisterstraße:

Die heutige Verkehrsführung stellt bei der unübersichtlichen Ausfahrt in die Theresienstraße eine gewisse Unfallgefahr dar. Durch die Änderung der Fahrtrichtung ergeben sich hier Verbesserungen.

Gartenstraße:

Infolge der Einfahrtsituation zur NORMA und des notwendigen Schutzes des Ausgangs des Mütterzentrums muss die Fahrtrichtung beibehalten werden. Langfristig muss die Ausfahrtsituation zum Kohlenmarkt angepasst werden.

Wasserstraße:

Die Fahrtrichtung muss umgedreht werden, um dem innenstadtnahen „Schleichverkehr“ zu begegnen. Dieser würde bei Beibehaltung der heutigen Fahrtrichtung über Rathaus – Ludwig-Erhard-Straße – Wasserstraße – Theaterstraße – Theresienstraße eine innenstadtnahe Verbindung zur Südstadt durch die Wohngebiete eröffnen.

Eine vergleichbare Lösung gab es vor dem Bau der U-Bahn in der Gegenrichtung (Theaterstraße - Mohrenstraße – Obstmarkt – Königstraße), damals wurden täglich bis zu 3000 Kfz festgestellt, die diese Trasse ohne Besorgungen durchfuhren (wurde mithilfe einer aufwendigen Kennzeichenerfassung festgestellt).

Brandenburger Straße:

Der Knoten am Rathaus ermöglicht keine zusätzlichen Grünzeiten für die Ausfahrt aus der Brandenburger Straße. Zumindest in der Anfangsphase wird sich daher nicht vermeiden lassen, dass in der Brandenburger Straße (und über den Kohlenmarkt hinaus in die Hirschenstraße) ein Rückstau entsteht. Die Brandenburger Straße ist zwar breit, eine dreispurige Lösung am Knotenpunkt scheidet aber aus städtebaulichen Gründen aus. Denkbar ist allenfalls (und langfristig), die Ausfahrt „überbreit“, d.h. für zwei PKW nebeneinander, zu gestalten, damit würde sich die Leistungsfähigkeit erhöhen.

Rosenstraße:

Aufgrund der beschriebenen Situation an der Brandenburger Straße muss ein „Überlaufventil“ geschaffen werden, das den Abfluss des nach Westen orientierten Verkehrs ermöglicht. Deswegen wird vorgeschlagen, den heute als Einbahnstraße betriebenen Abschnitt der Rosenstraße für den Gegenverkehr zu öffnen. Hierdurch werden Parkplätze in dieser Straße entfallen müssen.

Wird die Parkproblematik in diesem Abschnitt allerdings als gravierend angesehen, kann nur die Fahrtrichtung umgedreht werden. Dies ist schon wegen des Busverkehrs notwendig.

Kosten

Auch für die provisorische Realisierung des Innenstadtringes fallen Kosten an, die derzeit noch nicht beziffert werden können, aber zur Beschluss fassenden Sitzung des BA vorgetragen bzw. ergänzt werden.

Diese Kosten entstehen einerseits durch die beschriebenen Markierungsarbeiten als auch durch notwendige Änderungen an LZA. An der LZA Hirschen- / Mathildenstraße müssen die Signale „umgedreht“ werden, an der LZA Rosenstraße ebenfalls. Derzeit ist nicht absehbar, ob die Steuergeräte beibehalten werden können.

Durch die Überführung von Plattenbelägen können zusätzliche Kosten entstehen.

Realisierung

Aufgrund der Kleinräumigkeit des Planungsbereiches kann kein Gutachten zur Abschätzung des Verkehrs erstellt werden.

Vielmehr sollte in Zusammenhang mit zukünftigen Baustelle in der Ufer-/ Weiherstraße und der daraus resultierenden Umleitungsstrecke der neue Innenstadtring versuchsweise gestartet werden. Ausgenommen einiger Markierungsmaßnahmen und der notwendigen (Baustellen-) Beschilderung werden keine Kosten entstehen.

Auf die Problematik, dass am Kohlenmarkt einige Gehwegplatten überfahren werden müssen, wird hingewiesen (höhere Unterhaltslast).

Zeithorizont

Das Baureferat bittet, eine Entscheidung in der ersten Sitzung nach den Sommerferien zu treffen. Die Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes stehen selbstverständlich für die Beratungen gerne zur Verfügung.

Die Regelung sollte versuchsweise im Sommer 2005 eingeführt werden. Damit könnten die Behinderungen, die durch die Baustelle in der Bad- und Weiherstraße entstehen, „abgefedert“ werden. Durch den Innenstadtring ist es auch möglich, den Busverkehr während der Kirchweihzeit zwischen Hauptbahnhof und Rathaus aufrecht zu erhalten, der ab 2005 nicht mehr durch die Fußgängerzone geführt werden kann.

Finanzielle Auswirkungen ☐ nein ☒ ja Gesamtkosten noch unbekannt €		jährliche Folgekosten ☐ nein ☒ ja €	
Veranschlagung im Haushalt ☒ nein ☐ ja bei Hst.		Budget-Nr.	im ☐ Vwhh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			
Zustimmung der Käm liegt vor: ☐	Beteiligte Dienststellen: RA ☐ RpA ☐ weitere: ☒ TfA, SVA		

II. BvA Zur Versendung mit der Tagesordnung

III. SpA/Vpl

Fürth, 28. Juni 2004

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter/in:
Susanne Plack

Tel.:
2665