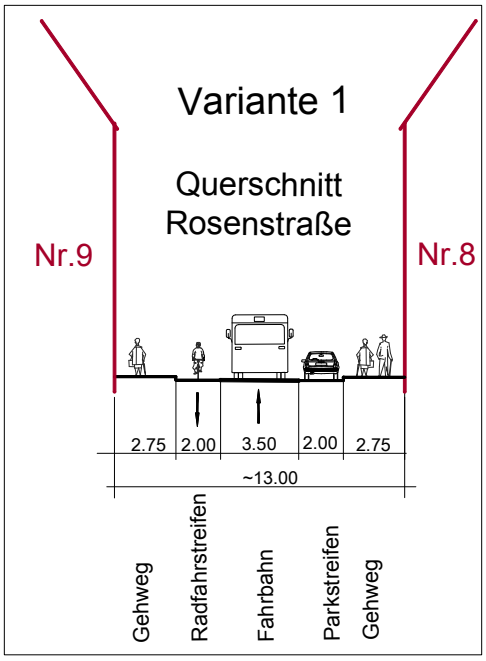
Rosenstraße zwischen Hirschenstraße und Theaterstraße

Zusammenfassung der Instruktion und Instruktionsergebnisse;

Zur BWA Vorlage vom 16.01.2013

Zusammenfassung der Instruktion vom 26.09.2012

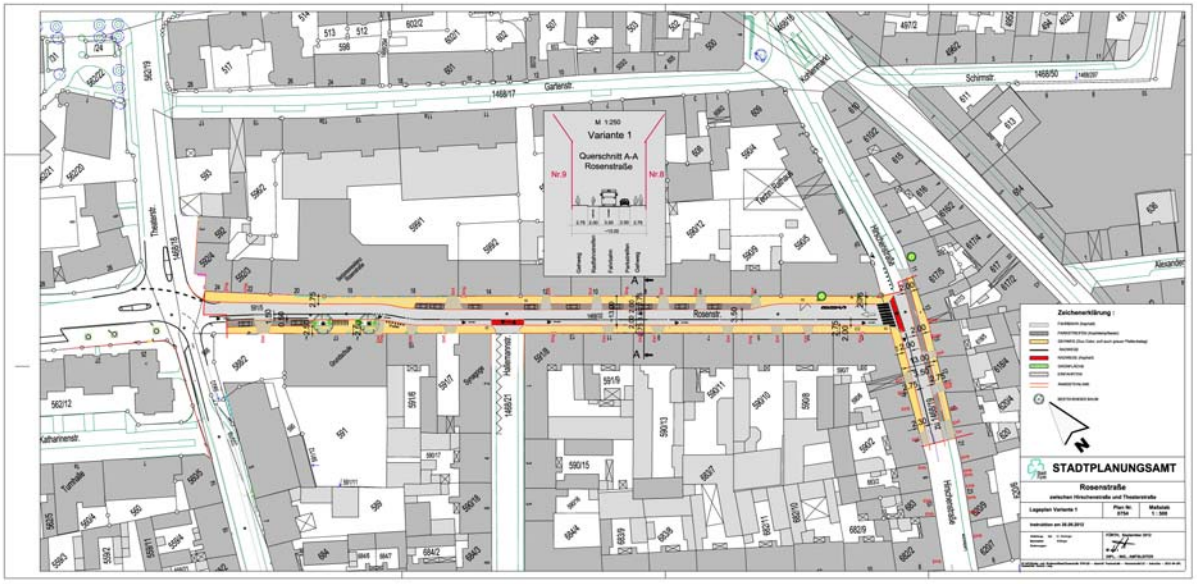
Variante 1:
Bei diesem Querschnitt beträgt die Fahrbahnbreite 3,50 m, in der Gegenrichtung wird ein Radfahrstreifen mit 2,00 m angelegt. Damit ist die erforderliche Breite für die Feuerwehr gegeben.



Allerdings ist dann nur noch auf einer Seite Parken möglich. Für die Gehwege verbleiben somit für die Innenstadt komfortable 2,75 m Breite, die auch den Kriterien für den barrierefreien Ausbau entsprechen (≥ 2,50m).

Im Bereich der Grundschule Rosenstraße bestehen Bäume. Um diese erhalten zu können, muss die Fahrbahn verschwenkt werden. Gleichzeitig kann vor dem Ausgang der Grundschule der Gehweg verbreitert werden. Zwischen den vergrößerten Baumscheiben ist Platz für Fahrradständer.

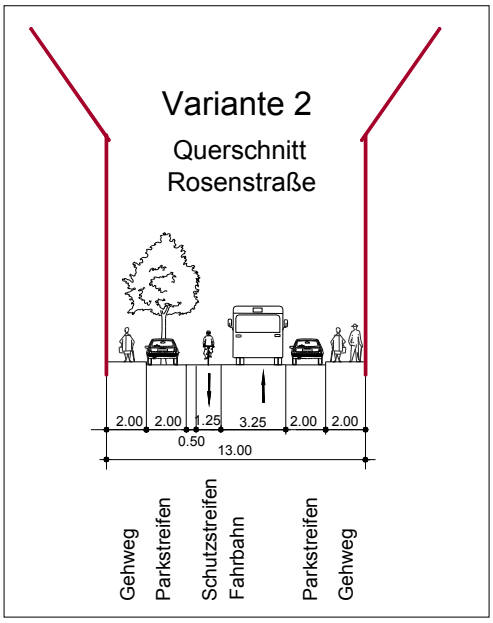
Die Bushaltestelle verbleibt am bisherigen Standort. Die Hirschenstraße wird noch bis zum Anschluss an den bestehenden Radfahrstreifen ausgebaut.



Variante 1a (nicht dargestellt):
Diese Variante entspricht im Wesentlichen der Variante 1, aber statt des Radfahrstreifens in der Rosenstraße wird Gegenverkehr zugelassen.

Variante 2:

Um Platz für eine zweite Parkseite zu schaffen, müssen die Verkehrsräume für die anderen Nutzungen eingeschränkt werden:



Die Gehwege werden nur 2,00 m breit, durch vorhandene Einbauten (Verkehrsschilder, Verteilerkästen, Treppenstufen und Pflanzbeete) wird die verfügbare Breite weiter eingeschränkt. Die Fahrbahn wird auf 3,25 m reduziert und der Platz für den Radverkehr in Gegenrichtung auf 1,75 m einschl. Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen eingeengt. Damit ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 5,00 m. Damit entspricht dieser Querschnitt nicht den empfohlenen Werten der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und nicht den Feuerwehrrichtlinien (DIN 14090).

Dafür sind zur Aufwertung des Straßenbildes im Parkstreifen auf der Südseite Baumpflanzungen möglich.

Ausgleich für die eingeengten Räume für die Feuerwehr besteht für den Schwenkbereich der Drehleiter in den Einfahrten und auch bei den vorgesehenen Baumscheiben.

Variante 2a:
Diese Variante entspricht im Wesentlichen der Variante 2, aber statt des Schutzstreifens für den Radverkehr wird Gegenverkehr zugelassen. Mit 5,00 m Fahrbahnbreite ist ein Begegnungsverkehr Bus – Pkw bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen möglich. In diesem Fall ist es sinnvoll, die Rosenstraße in die Tempo 30 Zone aufzunehmen. Ein weiterer Vorteil

dieser Lösung ist, dass die Parkbuchten rechts der Fahrtrichtung liegen. Die Wartelinie an der Einmündung Hirschenstraße muss die Schleppkurve des Busses berücksichtigen.

Entwurf Variante 3 und 4 (nicht dargestellt):
Es besteht auch die Möglichkeit, abweichend von den Richtlinien (RASt 06), für den Parkstreifen nur 1,75 m Breite anzusetzen. Dies entspricht (noch) der Fahrzeugbreite der Mehrzahl der Pkws ohne Spiegel und setzt voraus, dass die Fahrzeuge mit der Felge direkt am Randstein geparkt werden. Damit verbleibt rechnerisch für die Fahrbahn 5,50 m Breite (entspricht den Richtlinien für die Feuerwehr = Variante 3) oder alternativ 2,25 m für die Gehwege (= Variante 4).

Gestaltung:
Der Ausbau ist entsprechend den anderen bereits ausgebauten Straßen in der westlichen Innenstadt geplant, d. h. die Fahrbahn wird asphaltiert, die Parkstreifen mit Granitsteinen gepflastert und die Gehwege mit rotem Plattenbelag versehen. Die Baumscheiben werden begrünt. Neben den Hauseingängen sollen weitere Pflanzbeete zur Hauseingangsbegrünung angelegt werden.

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

ADFC Kreisverband Fürth:
Der Ausbau des Radwegenetzes ist zügig fortzusetzen. Eine logische Fortsetzung des Radfahrstreifens in der Hirschenstraße ist der in Variante 1 dargestellte Ausbau und ist die zu bevorzugende Variante. Der Verlust der Parkplätze ist bedauerlich, aber hinzunehmen. Sollte dies Variante nicht durchsetzbar sein, so wird die Variante 2a mit Gegenverkehr der Vorzug gegeben. Die Parkplätze bleiben erhalten und liegen rechts der Fahrbahn. Radfahrer bewegen sich deshalb nicht überraschend gegen den Verkehrsfluss.

Amt für Abfallwirtschaft:
Grundsätzlich o. E.. Die Fahrbahnbreite sollte 3,50 m keinesfalls unterschreiten.

Amt für Brand- und Katastrophenschutz:
Die Feuerwehr fordert eine Zufahrtsbreite von **5,50 m**, um den Rettungsweg sicherstellen zu können.

Behindertenrat:
Der Behindertenrat befürwortet wird die Variante 4 mit Gegenverkehr und einer Gehwegbreite von 2,25m. Für alle Menschen wird die Einführung einer Tempo-30-Zone für sehr sinnvoll eingestuft.
Weitere Anforderungen:
Die Kreuzungsbereiche Rosenstraße – Hirschenstraße und Rosenstraße – Theaterstraße sind mit getrennten Querungshilfen und Bodenindikatoren entsprechend DIN 32984 auszubilden. Bei einer Gehwegbreite von nur 2 m sind die Beschilderungen mit Auslegern und Parkscheinautomaten nur im Bereich der Verlängerung von Parkbuchten bzw. der Baumpflanzung anzubringen, um die Lauffläche nicht zusätzlich einzuschränkend. Vor der Rosenschule und dem Altenheim sollten die Gehwege mind. 3 m breit sein. Die Bushaltestelle ist ebenfalls gemäß DIN 32984 herzustellen. Bei infra vb soll erfragt werden, ob hier das dynamische Fahrgastinformationssystem zum Einsatz kommt. Die Pflanzbereiche zur Fassadenbegrünung sind mit erhöhter Umrandung auszubilden analog Mathildenstraße. Des Weiteren sind ausreichend Parkplätze für Menschen mit Behinderungen zu schaffen (beiderseits der Einmündung Hirschenstraße, vor und hinter der Zufahrt zum Altenheim, sowie im Bereich vor der Schule).

Gleichstellungsstelle:
K .g.

Grünflächenamt:
Die geplanten Baumstandorte weisen Flächen unter den empfohlenen 15 m^2 auf. Um nachhaltig gute Wachstumsbedingungen zu schaffen, sollte die Zahl der geplanten Baumstandorte zugunsten größerer Flächen reduziert werden. Alternativ kann das durchwurzelbare Volumen von mind. 16m2 durch Erweiterung mittels Wurzelkanälen und Unterbausubstrat erreicht werden. Die Leitungsfreiheit ist sicherzustellen.
Die Arbeiten im Bereich der bestehenden Bäume müssen in Handschachtung ausgeführt werden, Die beiden Bäume sind durch ortsfeste Schutzzäune zu sichern. Vor Beginn der Arbeiten ist das GrfA zu benachrichtigen. Gemäß ergänzender telefonischer Rückfrage beim GrfA müssen die beiden bestehenden Bäume nicht unbedingt erhalten werden.

Gebäudewirtschaft
Die Schule in der Rosenstraße soll voraussichtlich im Laufe des nächsten Schuljahres (2013/2014) saniert werden. Durch die geplante Straßenbaumaßnahme wird die Baustelle behindert (Zufahrt, Gerüststellung vor der Außenfassade für Fassadensanierung und Dachdecker usw.). Zu berücksichtigen ist auch, dass im Zuge der Straßenbaumaßnahme Arbeiten am Gebäudesockel der Rosenschule sowie an den Entwässerungsleitungen (Grundleitungen, Fallleitungen) von uns evtl. veranlasst werden. Wir benötigen ein Zeitfenster über den Beginn und die Dauer der Straßenbaumaßnahme

Infra:
Die vorhandenen Leitungen sind zu berücksichtigen. Die Gas- und Wasserversorgungsleitung in der Rosenstraße wurde in den Jahren 1977 und 1994 verlegt. An diesen Leitungen sind keine Arbeiten vorgesehen. Die vorhandene Wasserleitung liegt z. T. unter der geplanten Randsteinlinie des Parkstreifens, ist aber tief genug verlegt. Lediglich der Abzweig von der Rosenstraße in die Hallemannstraße ist sanierungsbedürftig und wird unmittelbar vor dem Straßenausbau ausgewechselt.
Die Beleuchtungskabel wurden im Zuge der Netzverbesserungsmaßnahme 1998 erneuert. Jedoch sind die Leuchten und die zugehörigen Überspannungen zu erneuern. Hierfür fallen Kosten in Höhe von ca. 35.000 € brutto an.
Der Baum im Bereich der Einmündung Hallemannstraße steht in unmittelbarer Nähe zur Wasserhausanschlussleitung. Alle geplanten Baumstandorte, die den Mindestabstand von 2,50 m unterschreiten, sind mit Wurzelschutz zu versehen oder zu verschieben.

Infra Verkehrsbetriebe:
Die infra fürth verkehr gmbh präferiert die vorgeschlagene Variante 1.

Jugendamt:
Gemessen an den Kriterien zur Kinderfreundlichkeit ist der Variante 1 der Vorzug vor Variante 2 zu geben. Außerdem entspricht die Variante 1 mit einer Gehwegbreite von 2,75 m eher den Kriterien für einen barrierefreien Ausbau.

Pfleger der Geh- und Radwege:
Die Variante 4 wird empfohlen, da sie mehr Parkplätze bietet, eine Begrünung mit Bäumen möglich ist und nicht die Gefahr besteht, dass der Radfahrstreifen wie in Variante 1 und 2 zugeparkt wird. Radfahrer in Fahrtrichtung Hirschenstraße werden nicht übersehen, da auch PKW-Verkehr in Gegenrichtung stattfindet. Die Rosenstraße sollte ab der Theaterstraße in Fahrtrichtung Hirschenstraße auf Grund der geringen Fahrbahnbreite ein Verbot für LKW über 3,5 Tonnen erhalten. Durch eine Reduzierung der Breite der Parkstreifen auf 1,75 m statt 2,00 m ergeben sich jeweils zusätzlich 0,25 m für den Gehweg auf beiden Seiten.

Quartiersmanagement:
Aus stadtgestalterischen Gründen würden wir die Variante 2 mit der Anlage einer einseitigen Baumreihe begrüßen. Zudem wird in diesem Entwurf dem Wunsch nach Stellplätzen im öffentlichen Raum besser entsprochen als in Variante 1. Für die Anlage von Hauseingangsbegrünungen bitten wir um einen gehwegbündigen Einbau der Pflanzsteine, da diese mit einem Gehwegstein

gefahrlos verschlossen werden können, wenn die Eigentümer im Zuge der nach dem Ausbau erfolgenden Beteiligung keine Begrünung wünschen. Wir bitten im Zuge des Ausbaus zudem um einen Ortstermin mit dem Bauleiter, um die Lage der Pflanzsteine nochmals im Detail (entsprechend der Achsensymmetrie der Fassade) festlegen zu können. Die Pläne sollen - sobald sie für die Bürgerbeteiligung freigegeben sind - im Schaufenster des Quartiersbüros ausgestellt werden. Wir bitten Sie, uns die entsprechenden Pläne dann zur Verfügung zu stellen.
In der Rosenstraße wären an folgenden Anwesen Hauseingangsbegrünungen denkbar: Haus Nrn. 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 6, 8,10, 12, 14, 22, 24. Wir würden gerne mit den Eigentümern im Vorfeld abklären, ob sie eine Hauseingangsbegrünung wünschen und wenn ja, wo.

Radverkehrsbeauftragter:
Für die Rosenstraße sprechen in der Abwägung zwischen Radfahrstreifen und Schutzstreifen die Überlegungen zur Sicherheit eindeutig für Schutzstreifen. Der im Querschnitt verfügbare Raum von 1,75 m kann dann nämlich markierungstechnisch in 1,25 m Schutzstreifen und 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Parkreihe aufgeteilt werden. Radfahrstreifen müssen hingegen nach Nr. 19 VwV-StVO eine Breite von mindestens 1,50 m aufweisen, so dass nur ein 0,25 m breiter Sicherheitstrennstreifen markierungstechnisch ausgeprägt werden könnte. Aktueller Stand der Wissenschaft zum Verkehrsunfallgeschehen ist jedoch, dass sich öffnende Pkw-Türen von Parkern eines der größten innerstädtischen Unfallrisiken für Radfahrer darstellen. Daher sollten Sicherheitstrennstreifen mindestens 0,50 m breit sein, woraus sich ergibt, dass beim gewählten Querschnitt nur eine 1,25 m breite Markierung für den Radverkehr, also ein Schutzstreifen verbleibt.

Seniorenrat:
Die Variante 2 wird empfohlen, mit der Änderung, eine Reduzierung der Parkstreifen auf 1,75 m statt 2,00 m. Dadurch ergeben sich jeweils zusätzlich 0,25 m für den Gehweg auf beiden Seiten, es entsteht eine angemessene Gehwegbreite von 2.25 m.

Stadtentwässerungsbetrieb Fürth:
In der Rosenstraße befindet sich ein Mischwasserkanal. Bei den geplanten Baumpflanzungen muss ein Abstand von mind. 2,50 m zu den vorhandenen Hausanschlüssen eingehalten werden.

Stadtplanungsamt Abteilung Bebauungsplanung:
Die Variante mit Gegenverkehr wird bevorzugt, da in diesem Fall im Bereich der Einmündungen weniger Gefahrensituationen auftreten, als bei reinem Radverkehrsanlagen. Die Fahrbahnbreite sollte auf 5,50 m verbreitert werden, damit ein Begegnungsverkehr Lkw/Lkw möglich ist. Auf die geplanten Baumpflanzungen sollte keinesfalls verzichtet werden. Das Lichtkonzept der Innenstadt sieht vor, dass alle Straßen im Zuge des Ausbaues mit einer Überspannungsbeleuchtung ausgestattet werden. Für Fahrradständer sollten aus Gründen der Einheitlichkeit die zuletzt verwendeten Modelle eingesetzt werden.

Straßenverkehrsamt (Zusammenfassung des gemeinsamen Gesprächs zwischen TfA, SVA und SpA/Vpl):
Der Parkdruck ist sehr hoch, bei der Variante 1 würden zu viele Parkplätze entfallen.
Die Gegenverkehrslösung erfordert eine LSA im Bereich der Einmündung Hirschenstraße und muss auf Pkws eingeschränkt werden. Die Durchsetzbarkeit wird bezweifelt. Damit entfällt diese Lösung.
Es ist möglich, die Rosenstraße in die Tempo-30-Zone aufzunehmen, der Beginn kann am Ende der Bushaltestelle erfolgen. Derzeit besteht für Radfahrerinnen und Radfahrer in der Hirschenstraße Richtung Süden Wartepflicht. Deshalb sollte entweder die Rotmarkierung entfallen oder der Gehweg vor dem technischen Rathaus im letzten Abschnitt mit einem getrennten Radweg umgebaut werden.

Tiefbauamt:
Variante 1: Die Entwässerung der Verkehrsflächen kommt auf den Versorgungsleitungen zu liegen. Eine Querung der Rosenstraße von der Hallemannstraße sollte zumindest auf einer Seite möglich sein (Verzicht auf einen Längsparker auf der Nordseite und Gehwegabsenkung). Aus Gründen des Bauablaufs und der Linienführung sind in der Hirschenstraße auch nördlich der Einmündung mind. 10 m Anpassung erforderlich. Die Kreuzung Rosenstraße – Theaterstraße ist auf der Südseite einschl. Mittelinsel behindertengerecht ausgebaut. Ggf. sollte die Kreuzung insgesamt in die Planung mit einbezogen werden.
Variante 1a: Die Fahrbahnbreite reicht für den Gegenverkehr Bus/Lkw und Lkw/Lkw nicht aus.
Variante 2: Die Entwässerung der Verkehrsflächen kommt auf den Versorgungsleitungen zu liegen. Eine Querung der Rosenstraße von der Hallemannstraße sollte zumindest auf einer Seite möglich sein (Verzicht auf einen Längsparker auf der Nordseite und Gehwegabsenkung). Aus Gründen des Bauablaufs und der Linienführung sind in der Hirschenstraße auch nördlich der Einmündung mind. 10 m Anpassung erforderlich. Die Kreuzung Rosenstraße – Theaterstraße ist auf der Südseite einschl. Mittelinsel behindertengerecht ausgebaut. Ggf. sollte die Kreuzung insgesamt in die Planung mit einbezogen werden. In Abstimmung mit dem SVA sollte u. U. statt Schutzstreifen ein Radfahrstreifen ohne Benutzungspflicht markiert werden.
Variante 2a: Die Fahrbahnbreite reicht für den Gegenverkehr Bus/Lkw und Lkw/Lkw nicht aus.
Variante 3 und 4: Die Erfahrungen im Stadtgebiet mit reduzierter Parkstreifenbreite zeigen, dass die erforderliche Disziplin beim Einparken nicht gegeben ist. Tatsächlich stünde damit die geplante Fahrbahnbreit nicht zur Verfügung. Aus Sicht des TfA sollten diese Varianten nicht weiter betrachtet werden.
Die Kosten für die Variante 1 werden auf 524.000 € und für die Variante 2 auf 552.000 € geschätzt. Die aktualisierte Kostenschätzung mit den Einmündungsbereich Theaterstraße beläuft sich auf 677.00 €. Im Haushalt sind für 2013 und 2014 nur insgesamt 500.000 € berücksichtigt.

Telekommunikationsleitungen:
Die vorhandenen Telekommunikationsanlagen sind aus der Anlage ersichtlich. Die Variante 1 wird aus Platzgründen für die Telekommunikationsanlagen bevorzugt. Ein Abstand von 0,5 m ist einzuhalten, für Baumstandorte 2,50 m. Arbeiten sind derzeit nicht vorgesehen. Wir bitten um rechtzeitige Abstimmung für evtl. Anpassungsarbeiten.

Fürth, 19.12.2012
Stadtplanungsamt