

Radfahren in Fürth:

Erweiterung der Fahrradabstellanlage Fürth Hauptbahnhof Südseite in der Ludwigstraße, Ergebnis der Vorplanung

Mit der Prioritätenliste „Radverkehrsprojekte 2011“ hat der Bau- und Werkausschuss am 09.02.2011 eine Erweiterung der Abstellanlage für Fahrräder auf der Südseite des Fürther Hauptbahnhofes zur Realisierung beauftragt, um der weiter gestiegenen Nachfrage nach Fahrradstellplätzen gerecht zu werden und ein geordnetes Abstellen zu fördern. Die aktuelle Anlage ist seit geraumer Zeit überlastet.

Am 22.08.2011 wurde das Instruktionsverfahren für die damalige Vorzugsvariante 4 eingeleitet. Die Rückmeldungen im Instruktionsverfahren zeigten, dass zahlreiche, zuvor unbekannte Auflagen, eingehalten werden sollten, und daher eine andere Lösung gefunden werden musste. Das Vorhaben wurde hierdurch wesentlich komplexer als erwartet. In der Folge wurden zehn weitere Varianten entwickelt und verfeinert. Als Ergebnis der Vorplanung kann nach intensiven Verhandlungen die gefundene Variante „Verteilte Fahrradboxen“ (14.40.C) mit Stand 2013-02-13 gelten.

Bestandssituation

Gegenwärtig besteht die Abstellanlage Hbf Süd/Ludwigstraße aus 58 Stellplätzen für Fahrräder sowie 5 städtischen Fahrradboxen auf Mietbasis (7,70 Euro/Monat). Die Fahrradboxen wurden in 2001, die Fahrradständer 2006 beschafft. Die Ständer sind eine felfreundliche Anlehnkonstruktion, die eine hohe Kapazität durch zwei versetzte Höhen der Vorderradeinstellung – abwechselnd hoch / niedrig – und ein schmales Abstandsrastraster von 40 cm erreicht.

Bedarfsanalyse durch die VGN GmbH

Im Auftrag der Stadt führte der Verkehrsverbund 2012 eine Bedarfsprognose für die Fahrradabstellung am Fürther Hauptbahnhof („Bike+Ride“) durch. Hierbei wurde für Nord- und Südseite zusammen ein Mehrbedarf von 70 – 80 Fahrradstellplätzen ermittelt. Zudem sollen Abstellmöglichkeiten für 10 – 12 Motorroller errichtet werden.

Planungsansatz für die Variantenentwicklung

Da die letzte Erweiterung der Abstellanlage erst wenige Jahre zurückliegt (2006), wurde nach Möglichkeiten gesucht, die Anlage spürbar zu erweitern, damit der neue Zustand möglichst dauerhaft sein kann, indem auch Reserven für eine noch weiter steigende Nachfrage geschaffen werden. Ziel war daher eine Aufstockung um gut 100 % der Stellplätze. Zugleich sollte wegen des Pkw-Parkdrucks versucht werden, möglichst keine Pkw-Parkplätze zu opfern.

Als grundlegender Planungsansatz für diese Ziele wurde daher nach Möglichkeiten gesucht, die vorhandenen Fahrradständer in den Gehwegbereich „zu spiegeln“. Der Gehwegbereich der Ludwigstraße ist an dieser Stelle mit 3,85-4,00 m sehr breit, da er aus dem ursprünglichen Gehweg und einem ehemaligen Radweg besteht. Die Flächen des ehemaligen Radweges sollen der Erweiterung der Anlage dienen.

Variante 14.40.C „Verteilte Fahrradboxen“

Ergebnis der Vorplanung ist nun der Austausch der vorhandenen, einseitig (d. h. nur von der Fahrbahn her) beschickten Ständer gegen nun zweiseitig beschickte Ständer (d. h. von der Fahrbahn und vom Gehweg beschickt) in ansonsten gleicher Bauart, also versetzter Höhen der Vorderradeinstellung – abwechselnd hoch / niedrig – und mit einem Abstandsraaster von 40 cm.

Im Gegensatz zur instruierten Variante 4 sieht die Variante 14.40.C eine Auflösung des Blocks der Fahrradboxen vor. Die Fahrradboxen werden stattdessen über die Anlage verteilt aufgestellt und spannen damit Reinigungsnischen auf. Zugleich wird die Anlage durch die Anlage von Gassen aufgelockert. Sie kann damit leichter gequert und bei Schneefall kann der geräumte Gehweg schneller erreicht werden.

Mit der neuen Anordnung kann die Anzahl der Fahrradständer um 47 auf 105 Stück gesteigert werden (+ 81 %). Zugleich kann eine Abstellecke für Krafträder markiert werden, in der bis zu 4 Motorräder oder 6 – 8 Roller Platz finden. Damit können ca. 60 % des von der VGN GmbH ermittelten Zubaubedarfs auf der Hauptbahnhof-Südseite in der Ludwigstraße realisiert werden. Kommende Untersuchungen und Planungen können sich dann auf die Hauptbahnhof-Nordseite konzentrieren.

Varianten mit 50 cm Abstellraaster

Im Zuge der Instruktion wurde vom ADFC eingewandt, die neuen Fahrradständer sollten – entsprechend der vom ADFC herausgegebenen Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen – mit einem Abstellraaster (Abstand) von 50 cm geplant werden. Als Begründung für diesen Anspruch wird in den Hinweisen angeführt: „Allerdings sollten [...] 50 cm auch nicht unterschritten werden, da sonst nur jeder zweite freie Einstellplatz genutzt wird und somit die Gesamtauslastung, Effektivität der Anlage stark abnimmt.“¹ Das Stadtplanungsamt kann diese Ansicht nicht teilen, da die bestehende Anlage das Gegenteil beweist. Dort ist trotz des vorhandenen Rasters von 40 cm jeder Abstellplatz belegt. Gleiches kann auch im Innenhof des Technischen Rathauses beobachtet werden (Raster 38 cm). Diese Beobachtungen führen nach Ansicht des SpA zu der Erkenntnis, dass bei gegebenem Parkdruck auch die engeren Anlagen angenommen werden. In der Folge empfiehlt das SpA daher, in beengten Stadtbereichen – beispielsweise Innenstadt und Südstadt – von den Planungshinweisen des ADFC abzuweichen und auch Anlagen in Rastern von 40 statt 50 cm (bei Einstellung hoch / niedrig) und 60 statt 70 cm (bei Einstellung auf nur einer Ebene) vorzusehen, um auch hohe Nachfragen bedienen zu können.

Für den vorliegenden Fall würde eine Erweiterung des Abstellrasters auf 50 cm bedeuten, dass die Gesamtplatzzahl um ca. 20 % auf ca. 84 (statt 105) sinkt, so dass sich der Zubau gegenüber dem Bestand auf 26 (statt 47) reduziert. Hiermit wären erst 35 % (statt 60 %) des von der VGN GmbH ermittelten Mehrbedarfs erledigt. Die zur Kompensation vom ADFC vorgeschlagene zusätzliche Erweiterung der Anlage in Richtung Süden wäre nur zulasten von Pkw-Parkständen möglich und läge zudem immer weiter vom Hauptziel der Radfahrer – dem Bahnhof – entfernt. Dieser Ansatz sollte daher erst bei einer etwaigen – nochmaligen – Erweiterung in Betracht gezogen werden, wenn alle „nördlichen“ Möglichkeiten ausgeschöpft sind.

¹ ADFC - Hinweise zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen (Stand: Mai 2010), Seite 2

Abwägung einer Förderung nach dem BayGVFG

Nach Artikel 2 des Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) in Verbindung mit Nr. 2.1.2 der Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV) und Artikel 3 des Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) sind Fahrradabstellanlagen für intermodale Umsteiger an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs dem Grunde nach förderfähig. Für das hiesige Vorhaben war daher zu überprüfen, ob eine Förderung in Anspruch genommen werden kann und ob dies erfolgen soll. Im Ergebnis soll auf eine Förderung verzichtet werden.

Zu den Gründen:

Gefördert werden könnte nur der Zugewinn an Stellplätzen, d. h. nur ein geringer Teil der Investition. Umgekehrt verlangt die Regierung jedoch aus „Aufwandsgründen“ nach einer Mindesthöhe der förderfähigen Kosten. Nach intensiven Verhandlungen gelten hierzu nun 50.000 € als vereinbart. Mit der Anlage in der Ludwigstraße alleine kann dieser Betrag keinesfalls erreicht werden, da das Gesamtinvestitionsvolumen nach einer Vorabschätzung durch das SpA nur bei etwa 20.000 bis 25.000 Euro² und der förderfähige Teil der Stellplätzen unter 50 % liegt (47 Zubau von 105 gesamt).

Eine Bündelbildung mit weiteren Fahrradständern an weiteren Fürther Bahnhöfen und Haltestellen – zur Erreichung der Bagatellgrenze 50.000 € – würde das Projekt weiter bis mindestens in das Jahr 2014 verzögern, da die Planungen für andere Standorte bisher keine Antragsreife haben (zur Antragstellung muss praktisch eine Entwurfs-/Ausführungsplanung – nicht nur eine Vorplanung – vorgelegt werden).

Nicht zuletzt spricht auch die zu erwartende Förderungsauflage eines 50-cm-Rasters der Ständer dagegen, in der Ludwigstraße gegen staatliche Zuschüsse. Mit 50 cm Abstand könnten nur 84 Ständer realisiert werden; mit dem 40-cm-Abstand sind hingegen 105 Ständer möglich. Zudem würde sich mit dem 50-cm-Raster wiederum der für die Förderungsquote ausschlaggebende Zubauanteil reduzieren (auf 26/84).

Erhöhung der Fahrradboxmiete

Seit Beschaffung der Fahrradboxen im Jahr 2001 beträgt die Miete 7,70 Euro/Monat (15,00 DM/Monat). Den fünf Boxen stehen fünf Mieter und eine derzeit doppelt so lange Warteliste gegenüber. Mieterwechsel finden nur statt, wenn ein Mieter selbst kündigt oder die Stadt eine missbräuchliche Nutzung feststellt. Für eine Erhöhung der Anzahl an Fahrradboxen konnten auf der Südseite des Hauptbahnhofs keine Flächen lokalisiert werden. Eine Mehrung zu Lasten der für jedermann und jederzeit zugänglichen Fahrradständer wurde in der Abwägung als zu nachteilig befunden (mindestens zwei, eher vier bis sechs Ständer wären für jede Box mehr zu opfern).

Angesichts der das Angebot übersteigenden Nachfrage dürfte es jedoch möglich sein, einen höheren Preis durchzusetzen. Der Umbau der Anlage soll daher als Gelegenheit genutzt werden, die Mietverhältnisse zu kündigen und die nachherige Neuvermietung zu einem fortentwickelten Preis von 10,00 Euro/Monat vorzusehen.

² Kostenschätzung des Tiefbauamtes vom Februar 2013: 48.000 Euro

Abwägung der Instruktionseinwände

Im Zuge der Instruktion vom 22.08.2011 sind die folgenden Hinweise und Einwände eingegangen. Die zugehörigen Abwägungen sind jeweils *kursiv* wiedergegeben. Die Wiedergabe der Hinweise und Einwände erfolgt auszugsweise in dem für die Abwägung der inzwischen entwickelten Variante 14.40.C erforderlichen Umfang.

Amt für Brand und Katastrophenschutz

„[...] bei einer Ortsbegehung ist aber aufgefallen, dass mehr Sperrpfosten verbaut sind als notwendig, [...]“

Die Pfosten dienen zur Umgrenzung der Abstellanlage in der Fahrbahn. Sie sind daher nicht überflüssig. Auch die umgebaute Anlage soll wieder Pfosten erhalten.

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)

„Die jetzt geplanten baulichen Maßnahmen sollen [...] eine weitere Erweiterungsstufe (auch zu Lasten vorhandener Kfz-Stellplätze) berücksichtigen [...].“

Die Anregung kann inhaltlich gefolgt werden (Süderweiterung). Sie hat allerdings keinen verändernden Einfluss auf die aktuelle Planung.

„Wir legen jedoch Wert auf einen Parkstandsabstand von 0,50 m. Die ADFC-Empfehlung stellt keinen Komfortwert dar, sondern bereits das unterste zumutbare Maß. Zum Vergleich: Ein üblicher Fahrradkorb ist bereits 0,40 m breit.“

Der Anregung wird nicht gefolgt. Auf die oben gemachten Ausführungen im Abschnitt „Varianten mit 50 cm Abstellraster“ wird verwiesen. Entscheidend ist der Parkdruck im Zusammenhang mit begrenzt verfügbarem Straßenraum.

„Für die Neulackierung der Fahrradboxen schlagen wir silbergrau vor.“

(Die Anregung zur Farbe war erbeten worden.) Der Farbvorschlag wird zur Kenntnis genommen. In der Amtsleiterbesprechung vom 21.03.2013 wurde festgelegt, dass die Boxen und Fahrradständer nur feuerverzinkt und nicht lackiert werden sollen.

„Wir bitten zu prüfen, ob die vorhandenen – und gegebenenfalls weitere – Fahrradboxen in der Karolinenstraße aufgestellt werden können.“

Die Gehwegbreite in der Karolinenstraße reicht hierfür nicht aus. Würde man die Boxen in den Parkstreifen stellen, dann stünden sie fast 60 cm in den Gehweg, was dem Erscheinungsbild der neu hergestellten Karolinenstraße abträglich wäre. Zudem sind die Pkw-Stellplätze dort stark nachgefragt und sollen nicht reduziert werden.

„Da die Anlage vor allem Pendlern dient, die ihr Fahrrad nicht nur kurzfristig zum Einkaufen abstellen, sollte die Anlage eine Überdachung aufweisen bzw. dafür nachrüstbar sein. Eine städtebaulich ansprechende Lösung sollte vorstellbar sein.“

Aus Kostengründen wird auf eine Überdachung b. a. w. verzichtet. Eine Nachrüstung zu Lasten einzelner Fahrradständer (Platz für Dachstützen) wäre generell denkbar.

infra fürth gmbh

„Die Versorgungsleitungen und Hausanschlussleitungen dürfen nicht überbaut werden. Gegebenenfalls sind diese durch geeignete Maßnahmen zu sichern.“

Einer solch weitreichenden Auflage kann nicht gefolgt werden. Die Fahrradständer und Fahrradboxen sind eine baulich einfach und leicht zu entfernende Überbauung. Mit der geplanten Verwendung kurzer Bodenhülsen (40 cm Länge) wird zudem sichergestellt, dass keine Leitungen beeinträchtigt werden.

Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH

„Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen [...] nicht überbaut [...] werden dürfen.“

Einer solch weitreichenden Auflage kann nicht gefolgt werden. Die Fahrradständer und Fahrradboxen sind eine baulich einfach und leicht zu entfernende Überbauung. Mit der geplanten Verwendung kurzer Bodenhülsen (40 cm Länge) wird zudem sichergestellt, dass keine Leitungen beeinträchtigt werden.

Stadtplanungsamt, Bebauungsplanung

„Nach Ansicht von SpA/PIB sollte zur Schaffung eines einheitlichen Gesamtbildes der Farbton des vorhandenen Geländers zur Unterführung auch für die Boxen verwendet werden (evtl. DB 703 oder Glimmer Anthrazit).“

(Die Anregung zur Farbe war erbeten worden.) Der Farbvorschlag wird zur Kenntnis genommen. Die Lackierung würde zu einer Aufwertung des Straßenbildes führen. In der Amtsleiterbesprechung vom 21.03.2013 wurde jedoch festgelegt, dass die Boxen und Fahrradständer nur feuerverzinkt und nicht lackiert werden sollen.

Harald Riedel, Pfleger der Fuß- und Radwege

„Der Parkstandsabstand von 40 cm zwischen den einzelnen Fahrrädern wird strikt abgelehnt. Die Nutzbarkeit einer Fahrradabstellanlage hängt wesentlich von den Abständen zwischen den Fahrrädern ab, ist dieser zu gering, kommt es bei jedem Abstellvorgang zu einer Behinderung durch sich berührende Lenker, Körbe u. ä., dies führt zu Beschädigungen und erheblichen Nutzungseinschränkungen, dies lässt sich bereits jetzt sehr gut vor Ort sehen, bei einer Neuanlage sollte der bisherige Mangel beseitigt werden. Es stehen im Mittel ca. 30 Fahrräder pro Aufstellseite, d. h. wegen einer Einsparung von gerade einmal 3 Metern (30 x 0,1 m) zu Gunsten des ruhenden PKW-Verkehrs müssen mehr als 120 FahrradnutzerInnen [Anmerkung des SpA: Die instruierte Variante 4 sah 120 Ständer vor.] täglich erhebliche Nachteile bei der Nutzung in Kauf nehmen, dies ist auch angesichts der Kosten für die Errichtung der Anlage nicht vermittelbar. Es wird daher dringend darum gebeten einen Parkabstand von 50 cm zu realisieren.“

Der Anregung wird nicht gefolgt. Auf die oben gemachten Ausführungen im Abschnitt „Varianten mit 50 cm Abstellraster“ wird verwiesen. Entscheidend ist der Parkdruck im Zusammenhang mit begrenzt verfügbarem Straßenraum.

„eine Verschmälerung des Gehweges wird abgelehnt. Die verbleibende Gehwegbreite von 2,70 m (bisher 3,80 m – 4,00 m) ist angesichts der Bedeutung und Fußgängerfrequenz nicht ausreichend. Die Einrichtung der Fahrradstraße und die damit verbundene Auflösung des Bordstein-Radweges würde mit der teilweisen Errichtung der Fahrradabstellanlage auf dem Gehweg konterkariert. Die Förderung des umweltfreundlichen Fahrradverkehrs darf nicht zu Lasten des ebenfalls umwelt- und stadtverträglichen Fußgängerverkehrs stattfinden. Beim Südausgang des Hauptbahnhof handelt es sich nicht nur um den einzigen Zugang zum ÖPNV-Knoten Hauptbahnhof sondern auch um die zentrale Fußgängerachse zwischen Südstadt und Innenstadt. Zudem würden die Fahrräder auf dem Gehweg ein Hindernis und somit ein Sicherheitsrisiko für Blinde und sehbehinderte Menschen darstellen.“

Der Anregung wird nicht gefolgt. In der neuen Variante 14.40.C beträgt die hinter den abgestellten Fahrrädern verbleibende Gehwegbreite 2,95 m. Sie wird lediglich an einer Stelle auf 2,60 m verengt. Selbst 2,60 m genügen noch für die Begegnung zweier gehender Personen mit Gepäck oder anderer Überbreite (z. B. Rollstuhl). Da auf beiden Seiten die Breite von 2,95 m fast durchgehend zur Verfügung steht, wird der Bedeutung der Ludwigstraße als Fußgängerachse Rechnung getragen. Nach Einschätzung des SpA sind abgestellte Fahrräder mit dem Blindenstock ertastbar.

„Die Fahrradabstellanlage kann vollständig auf der Fahrbahn errichtet werden, der Abstand zwischen den Fahrrädern/die Breite der nutzbaren Fahrbahn könnte problemlos auf ca. 4,50 m verringert werden, denn auf Grund der geringen Höhe der Fahrräder stellen sie für die Feuerwehr kein Hindernis dar, denn der Fahrzeugaufbau mit der Leiter kann uneingeschränkt über die Fahrräder hinweg schwenken, die Feuerwehr würde also in keinsten Weise behindert.“

Nach Rücksprache mit dem Amt für Brand und Katastrophenschutz (ABK) muss diese Darstellung ganz entschieden zurückgewiesen werden. Das ABK verlangt stets eine nutzbare Fahrbahnbreite von 5,50 m zur Fahrzeugaufstellung, wenn Gebäude anliegen, zu denen im Brandfall die Leiter benötigt wird (dies ist hier gegeben). Die Breite wird für das Ausfahren der Stützen benötigt, so dass abgestellte Fahrräder sehr wohl im Weg sind. Zudem müssen die Feuerwehrleute mit ihrer schweren Ausrüstung um ihrer Fahrzeuge herum gehen und Einrichtungen an den Seitenwänden der Fahrzeuge, auch im Unterflurbereich, erreichen können. Nicht zuletzt können mindestens die Fahrradboxen (Höhe 1,40 m) nicht vom Fahrzeugaufbau überschwenkt werden.

Beim Ergebnis der Vorplanung (Variante 14.40.C) wird die lichte Weite von 5,50 m grundsätzlich eingehalten und nur punktuell – jeweils in Höhe der Fahrradboxen – unterschritten. Diese Lösung hat die Zustimmung des ABK erhalten.

„Nach dem Umbau der Karolinenstraße wurde die Zufahrt in die Ludwigstraße mittels Sperrpfosten unterbunden, dies führte zu einer wesentlichen Verkehrsberuhigung. dies sollte man Berücksichtigen und die Fahrradstraße in einen Verkehrsberuhigten Bereich umwandeln, [...]“

Eine Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Bereich ist aufgrund der vorhandenen Bordsteine, die Fahrbahn und Gehwege von einander trennen, nicht zulässig.

„Es werden in der Instruktion keine Angaben zu den Kosten genannt.“

Zum Zeitpunkt der Instruktion stand noch keine Kostenschätzung zur Verfügung. Das TfA geht inzwischen von 48.000 Euro Gesamtkosten aus.

„Es wird in der Instruktion nicht genannt, welches Modell/welcher Hersteller zum Einsatz kommen soll – es ist [...] ein vom ADFC zertifiziertes Modell zu wählen.“

Da der ADFC nur Modelle im 50-cm-Raster zertifiziert, kann dieser Forderung nicht gefolgt werden. Zudem verbietet das Vergaberecht eine solche Herstellerfestlegung.

„Die zu demontierenden einseitigen Fahrradbügel sollten nicht aufwändig eingelagert werden, sondern unmittelbar an anderer Stelle im Stadtgebiet wieder aufgebaut werden, Bedarf hierfür besteht zweifelsohne.“

Der Anregung wird gefolgt. Es wurde eine Analyse der Bedarfe für Fahrradständer an städtischen Einrichtungen durchgeführt. Im Ergebnis übernimmt das Hardenberg-Gymnasium die alten 58 Fahrradständer unmittelbar nach deren Abbau in der Ludwigstraße. Die in der Instruktion noch vorgesehene Einlagerung entfällt dadurch.

Stadtentwässerung Fürth

„Im beiliegenden Lageplan ist ersichtlich, dass in der Ludwigstraße ein städt. Mischwasserkanal B MA 2600/2350 liegt. Die Stadtentwässerung Fürth weist ausdrücklich darauf hin, dass zu Unterhalts- / Sanierungsarbeiten eine Fläche mit einem mind. Abstand von 2,50 m ab Kanalachse nicht überbaut werden darf.“

Die Auflage wird durch die vorliegende Planung weitgehend erfüllt. Die mittig in der Straße liegende Gasse für die Feuerwehr (ca. 5,50 m) ergibt die gleiche Fläche für die Unterhaltung des – ebenfalls ungefähr mittig liegenden – Mischwasserkanals. Nur punktuell wird der Raum von 2,50 m zu jeder Seite der Kanalachse mit den Fahrradboxen um jeweils ca. 0,30 m x 0,80 m überbaut. Die Fahrradständer und Fahrradboxen sind jedoch baulich einfach und leicht zu entfernende Überbauungen, die im Falle einer Kanalsanierung vorübergehend abgebaut werden können.

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

„Ein Abstand von 0,5 m zu unseren Telekommunikationsanlagen ist einzuhalten. Sollte dies nicht möglich sein, so bitten wir um erneute Kontaktaufnahme.“

Nach der erteilten Planauskunft liegen die Telekommunikationsleitungen auf der Westseite der Ludwigstraße ca. 1,00 m westlich der Bordsteinlinie und auf der Ostseite ca. 2,50 m östlich der Bordsteinlinie. Während die Leitungen im Osten mehr als 0,50 m außerhalb der Abstellanlage liegen und somit gar nicht betroffen sind, werden die Fahrräder auf dem westlichen Gehweg über der Leitung stehen. Da die Ständer selbst jedoch auf der Fahrbahn montiert werden, ist in jedem Falle ein horizontaler Abstand von mehr als 0,50 m von den Bodenhülsen aus eingehalten.

Tiefbauamt, Bauhof

Mit der derzeitigen Anlage sind ein Schieber und zwei Einläufe überbaut. Schieber, Einläufe und Schächte sind bei der neuen Planung freizuhalten. Zudem muss von jedem Fahrradabstellplatz bei Schneefall in längstens acht Metern eine gesicherte Fläche erreicht werden³, im vorliegenden Falle ist dies der Gehweg, da die Fahrbahn nicht geräumt wird. Die Ludwigstraße liegt im Zwangsreinigungsgebiet. Um hier der Reinigung nachkommen zu können, müssen die Rinnen entlang der Bordsteine zugänglich sein, entweder linear (0,50 m Gasse) oder durch Nischen in geringen Abständen. Hinter den Fahrradboxen ist die Rinne mit 0,20 m Breite freizuhalten. Die derzeit verwendeten fahrbahnbündigen Distanzstücke der Fahrradständer (auch als Längsstreben bezeichnet) fördern Moosbildung und sollten beim Umbau so nicht wieder zur Anwendung kommen.

Die Bauhof-Auflagen führten zu umfangreichen Planungsänderungen und werden durch das Ergebnis der Vorplanung (Variante 14.40.C) nunmehr alle eingehalten.

Amt für Umweltplanung, Abfallwirtschaft und städtische Forste

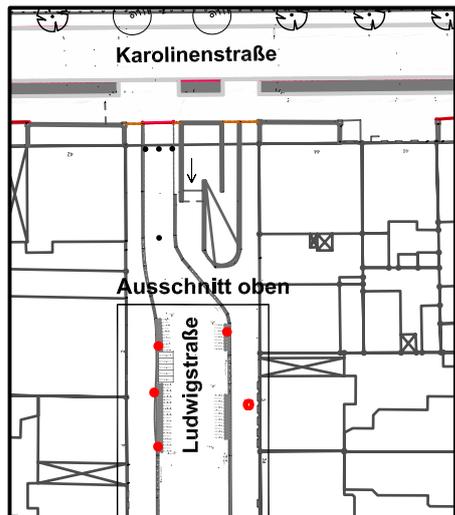
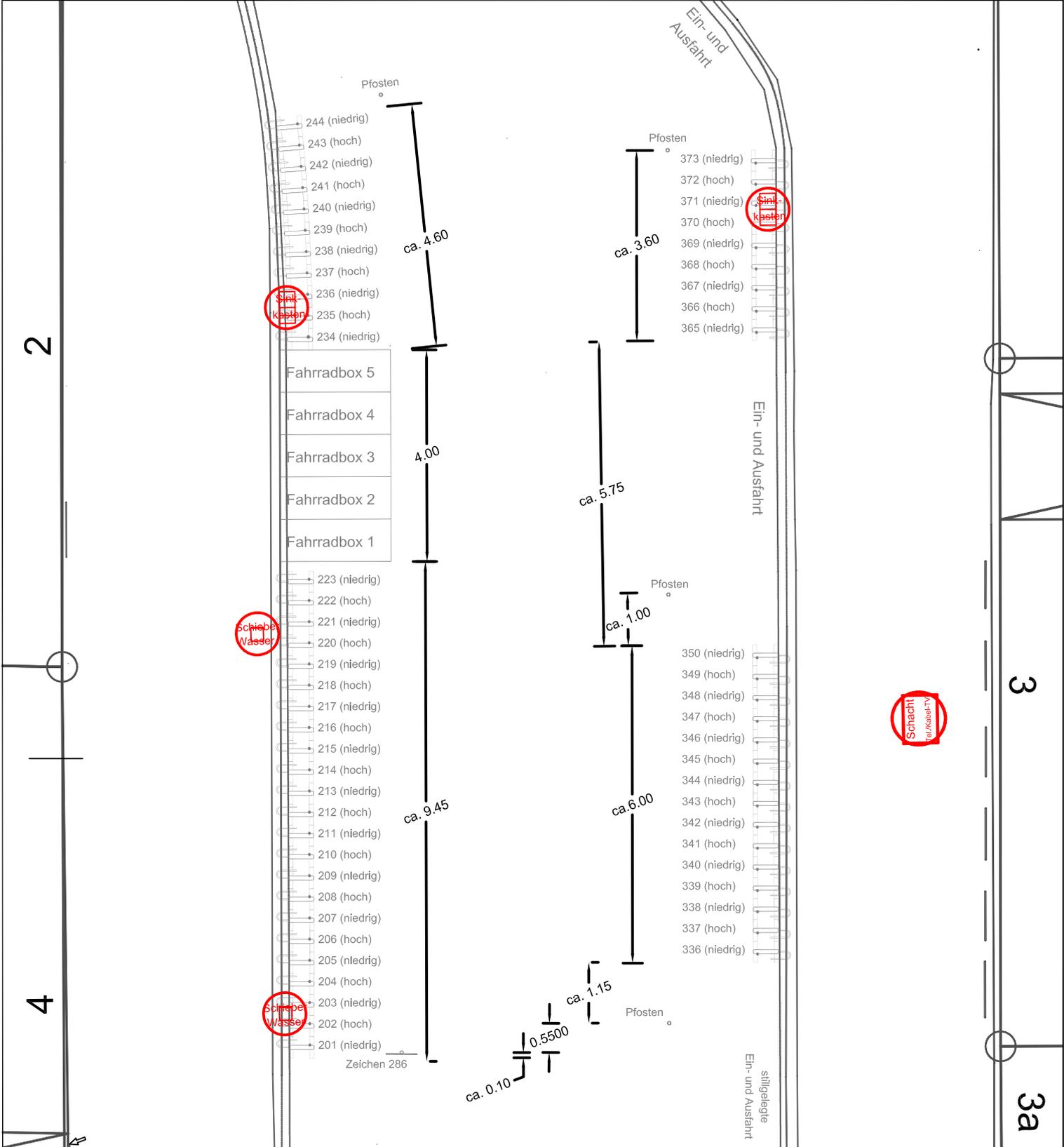
„Sollte für den Bau der Fundamente in den Untergrund gegraben werden, ist unser Herr Merten [...] zu beteiligen.“

Der Hinweis wird an das ausführende Tiefbauamt weitergegeben.

Anlagen bzw. Abbildungen auf den Folgeseiten

	Maßstab	Umfang
Bestandsaufnahme August und September 2011 SpA/Vpl	1 : 100	1 Seite A4
Variante 14.40.C, Lageplan Vorplanung	1 : 100	1 Seite A4
Variante 14.40.C, Nachweis Flächen / 8 m	1 : 100	1 Seite A4
Variante 14.40.C, Musterquerschnitte	1 : 100	1 Seite A4

³ Manfred Wichmann: Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis, Seite 172



Zeichenerklärung :

Fahrradständer Bestand

STADTPLANUNGSAMT
Stadt Fürth

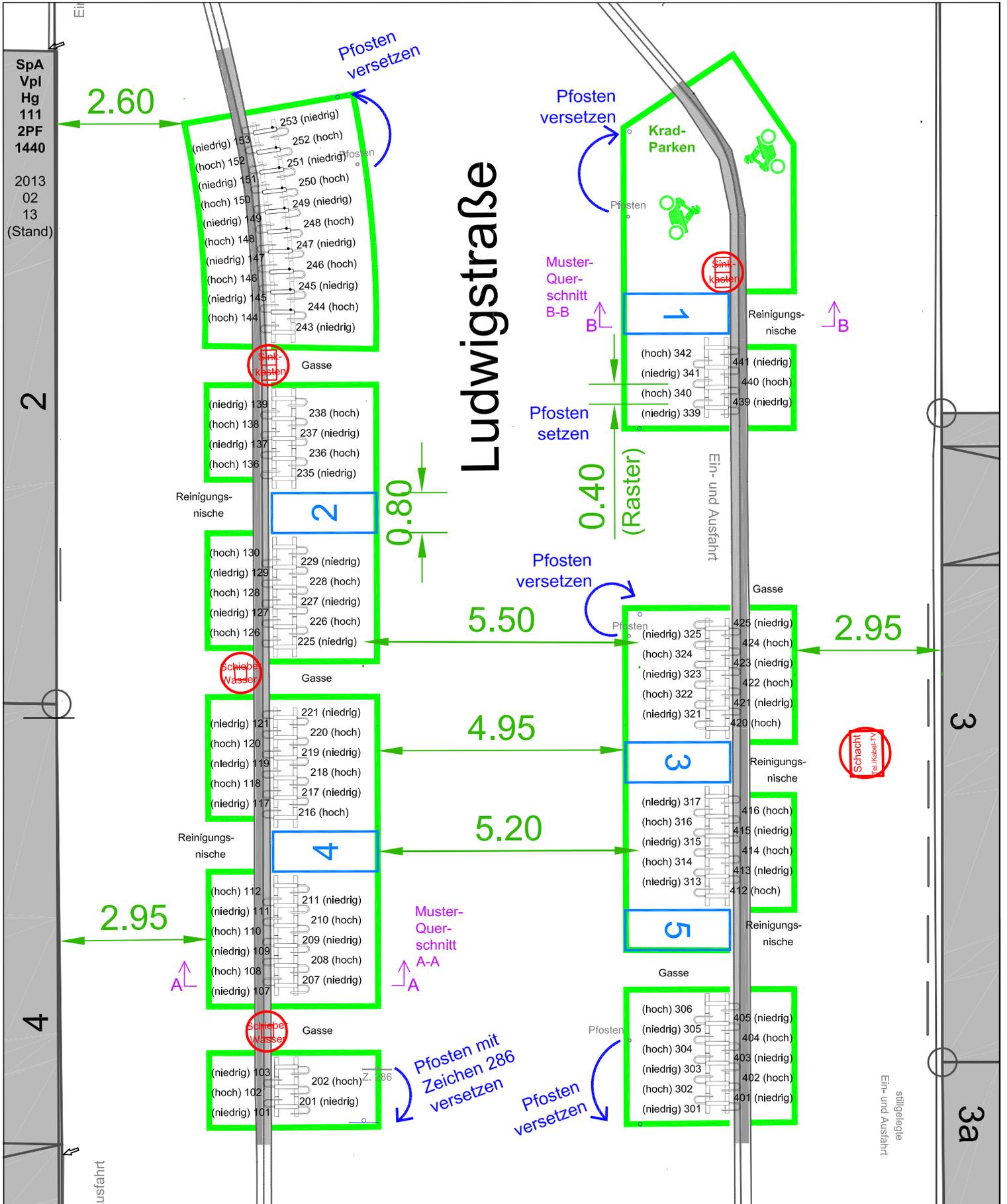
Radfahren in Fürth
Abstellanlagen Fürth Hauptbahnhof Südseite

Lageplan Ludwigstraße	Straßenschlüssel 0591	Maßstab 1 : 100
-----------------------	-----------------------	-----------------

Bestandsaufnahmen August und September 2011 durch SpA/Vpl

Abteilung: Vpl	Dr. Bohlinger	Fürth, Im September 2011
Bearbeitet:	Hartung	
Änderungen:		M o s t Dipl.-Ing., Amtsleiter

W:\Vpl\Straßen nach Straßenschlüssel\Ludwigstraße 0591\111 - Planen\wv\Radabst\Anlage_Ausbau20111
Abst\Anlage\Bst\BstRadwgr_2011-09-12\03.dwg
DWL_A4_Bestands2011\August



SpA
Vpl
Hg
111
2PF
1440

2013
02
13
(Stand)

Ludwigstraße

Summe Ständer neu = 105
Summe Ständer alt = 58
Differenz = 47
Faktor = 1,81

Zeichenerklärung :

- Fahrradbox mit Nummer
- Neue Fahrradständer, Überwiegend beidseitig beschickt, mit Nummern
- Freizuhaltenen Zwangspunkte, die nicht durch fest montierte Teile überbaut werden sollen
- Bordstein (Bestand)
Rinne (Bestand)
- Markierung neu herstellen

STADTPLANUNGSAMT
Stadt Fürth

Radfahren in Fürth
Abstellanlagen Fürth Hbf Südselte In der Ludwigstraße

Lageplan Vorplanung	0591	Maßstab 1 : 100
Variante 14.40.C "Verteilte Fahrradboxen"		
Abteilung: Vpl	Dr. Böhlinger	Fürth, im Februar 2013
Bearbeitet:	Hartung	
Änderungen:		M o s t Dipl.-Ing., Amtsleiter

W:\Vpl\Straßen nach Straßenschlüssel\Ludwigstraße_0591111 - Planentwürfe Radabstellanlage_Ausbau2011\2PF_Pflanfaelle\111-2PF-1440_Verteilte_Fboxen_Stand2013-02-13.dwg

SpA
Vpl
Hg
111
2PF
1440

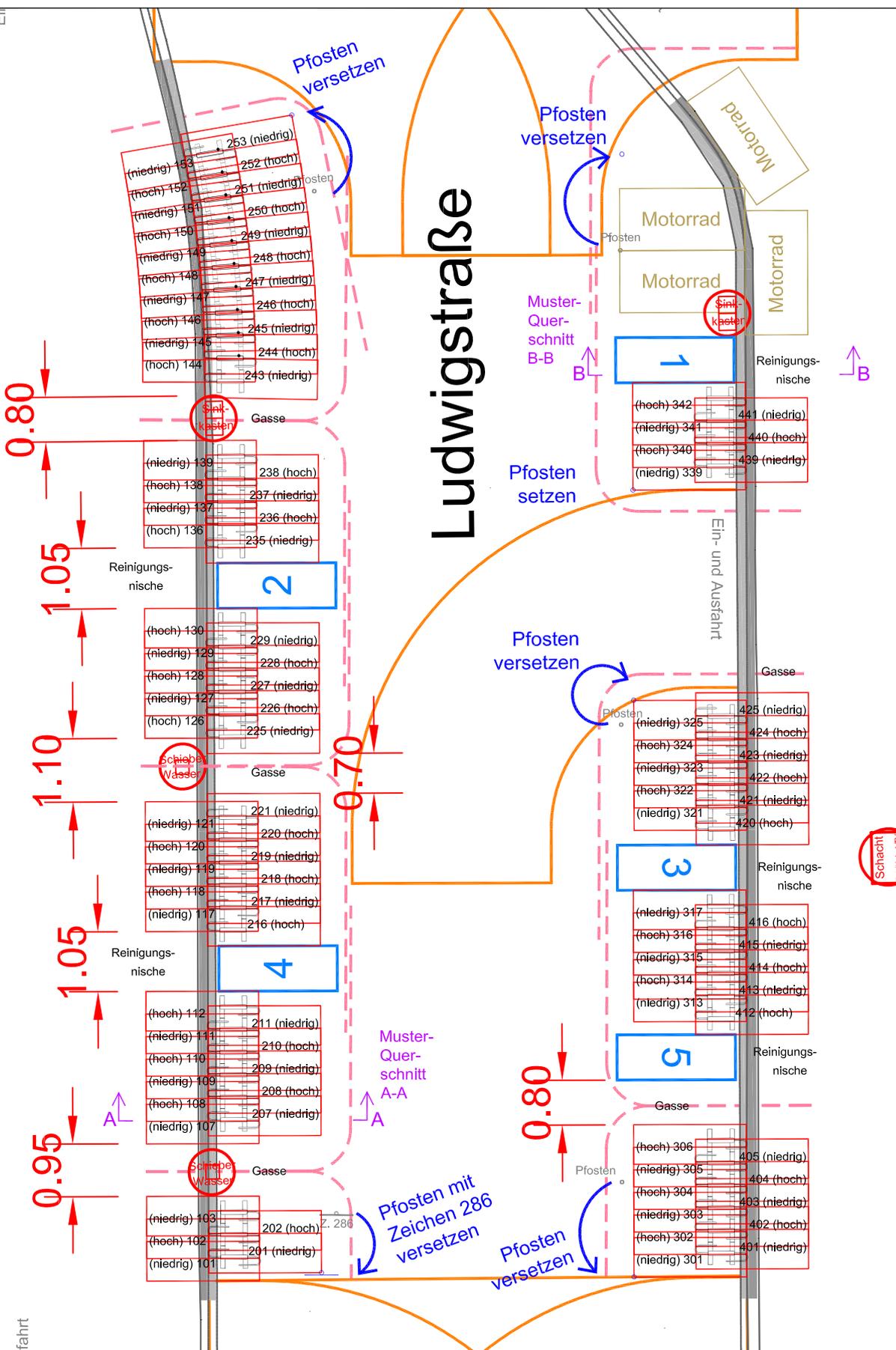
2013
02
13
(Stand)

2

4

3

3a



0.80
1.05
1.10
1.05
0.95

Ludwigstraße

Summe Ständer neu = 105
Summe Ständer alt = 58
Differenz = 47
Faktor = 1,81

Zeichenerklärung :

	Raumbedarf abgestelltes Fahrrad (jeweils Überlappend)
	Raumbedarf abgestelltes Motorrad (Beispiel)
	Freizuhaltende Zwangspunkte, die nicht durch fest montierte Teile überbaut werden sollen
	Bordstein (Bestand) Rinne (Bestand)
	Raumbedarf Pkw-Bewegung sogenannter 8-Meter-Nachweils

STADTPLANUNGSAMT

Radfahren in Fürth

Abstellanlagen Fürth Hbf Südselte In der Ludwigstraße

Nachweis Flächen/8m	0591	Maßstab 1 : 100
---------------------	------	--------------------

Variante 14.40.C "Verteilte Fahrradboxen"

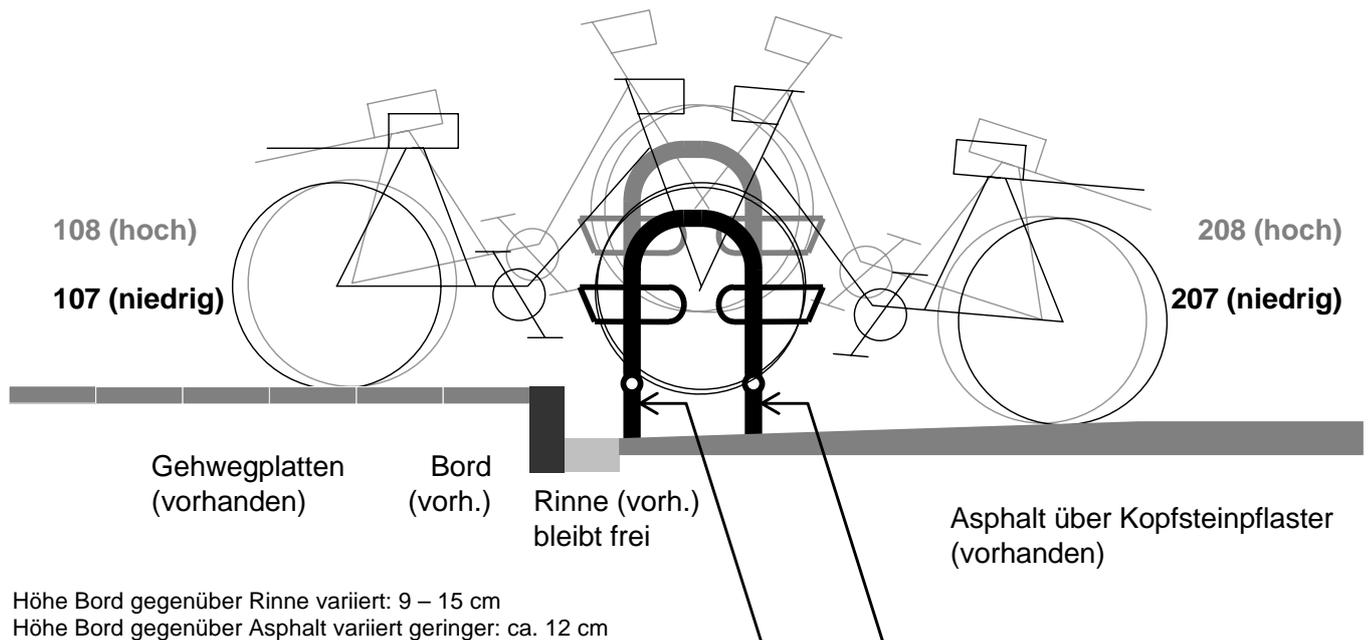
Abteilung: Vpl	Dr. Böhlinger	Fürth, im Februar 2013
Bearbeitet:	Hartung	
Änderungen:		

M o s t
Dipl.-Ing., Amtsleiter

WWVplStraßen nach Straßenschlüssel Ludwigstraße 0591111 - Planentwürfe Radabstellanlage_Ausbau2011 12PF_Pflanfaelle1
111-2PF-1440_Verteilte_Fboxen_Stand2013-02-13.dwg

Musterquerschnitt A-A: Fahrradständer

Prinzipskizze ohne Maßstab



Besonderheit: Unterhalb der Längsstreben, die zur Auflagerung tief eingestellter Fahrräder dienen, ist eine Verlängerung des Fußes um etwa 8 – 10 cm erforderlich, damit die vom Gehweg eingestellten Räder nicht „hinunterfallen“. Die Serienmodelle der bekannten Hersteller sehen in der Regel ein direktes Aufliegen der Längsstrebe auf dem Untergrund vor. Es ist daher eine Sonderanfertigung erforderlich.

Musterquerschnitt B-B: Fahrradbox

Prinzipskizze ohne Maßstab

