Stadt Fürth

Beschlussvorlage

SpA/191/2013

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	17.07.2013	öffentlich - Beschluss	

Herrnstraße - Querung Stresemannplatz - Beschluss der Vorplanung

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	

Anlagen:
Lageplan

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diente zur Kenntnis.

Der Plan Herrnstraße – Fußgängerüberweg am Stresemannplatz 0397 Lageplan Verlängerung der Insel mit FGÜ von 22.04.2013 – geändert am 19.06.2013 – wird als Vorplanung beschlossen. Die Möglichkeit der Nachrüstung einer LSA wird vorgesehen.

Sachverhalt:

Bei dem vorhandenen Fußgängerüberweg (FGÜ) am Stresemannplatz handelt es sich zwar nicht um einen Unfallhäufungspunkt, aber es werden immer wieder – sogar tödliche – Unfälle verzeichnet. Sowohl von der Polizei als auch vom Straßenverkehrsamt wird auf Grund der Beobachtungen vor Ort und der vorgelegten Unfallberichte der letzten Jahre die Errichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) empfohlen. Bei diesen Beobachtungen wurde auch festgestellt, dass vereinzelt Fahrzeuge an haltenden Bussen und der vorhandenen Verkehrsinsel links vorbeifuhren. Radfahrerinnen und Radfahrer aus nördlicher Richtung (Radweg Adlerstraße) kommen sehr schnell und werden teilweise zu spät erkannt; die Lichtverhältnisse sind teilweise nicht ausreichend.

Am 08.05.2012 wurde der Verkehr am Fußgängerüberweg Herrnstraße / Stresemannplatz in der Zeit zwischen 6:00 bis 9:00, 12:00 bis 14:00 und 15.00 – 18:00 Uhr erfasst. Dabei wurden als Spitzenstunde für den Fußverkehr zwischen 7:45 und 8:45 Uhr 218 Fußgängerinnen und Fußgänger gezählt (+ 53 Radfahrerinnen und Radfahrer), ebenso viele sind es in der Zeit zwischen 12:15 und 13:15 Uhr (allerdings nur 31 Radfahrerinnen und Radfahrer). Zwischen 7.45 und 8:45 Uhr fahren in der Herrnstraße Richtung Osten 297 Kraftfahrzeuge (im Querschnitt 544 Kfz) und in der Zeit zwischen 12:15 und 13:15 Uhr Richtung Westen 330 Fahrzeuge (im Querschnitt 513 Kfz). Bei den gegebenen Verkehrsbelastungen sind nach den Richtlinien für

die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) Querungsanlagen in Form einer Mitteltrennung, eines FGÜ („Zebrastreifen“) und eines FGÜ mit baulichen Maßnahmen empfohlen. Fußgänger-LSA erreichen demnach ihren Einsatzbereich erst bei höheren Verkehrsbelastungen (Fußgänger und Kfz).

In der Herrnstraße wurde in letzter Zeit nicht nur die Querung Stresemannplatz diskutiert, sondern auch seitens des ADFC und von anderen die Aufhebung der Radwege-benutzungspflicht der Radwege auf den Gehwegen gefordert. Insbesondere im Bereich der Haltestelle Stresemannplatz auf der Nordseite ist dies auch aus Sicht der Verkehrsplanung zu empfehlen. Grund sind u. a. Konflikte mit den wartenden Fahrgästen, der querende Fuß- und Radverkehr und die unstetige Linienführung. Aktuell ist der Radweg auf der Nordseite baustellenbedingt aufgehoben. Angestrebt wird die Errichtung von Schutzstreifen für die Herrnstraße von der Schwabacher Straße bis zur Ritterstraße.

Die Querung ist barrierefrei als Querungsstelle mit differenzierter Bordsteinhöhe auszubilden, also für Rad, Rollstuhl und Rollator ohne Höhendifferenz und für Blinde und Sehgeschädigte mit taktilen Platten und 6 cm Bordsteinhöhe.

Die Haltestelle Stresemannplatz liegt mit 754 täglichen einsteigenden Fahrgästen an achter Stelle der am häufigsten benutzten Haltestellen in der Stadt Fürth. Damit wären diese beiden Haltepositionen am Stresemannplatz vorrangig barrierefrei umzubauen, zumal auch durch die anliegenden Einrichtungen (Arbeitsamt, Finanzamt, VdK) mit einem erhöhten Aufkommen mobilitätseingeschränkter Personen zu rechnen ist. Es wird daher empfohlen, im Zuge der Errichtung der Querungsanlage nicht nur die Querung auszubilden, sondern auch die Haltestellen barrierefrei auszubauen.

Die beidem alternativen Planungen (LSA und FGÜ) wurde im Mai 2013 instruiert. Die Instruktion ergab folgende Ergebnisse:

ADFC:
ADFC und Arbeitsgemeinschaft Fahrradstadt Fürth (AGFF) finden die lange Verkehrsinsel und die Radfahrstreifen gut geplant und begrüßen diese ausdrücklich. Diese beiden Maßnahmen werden zu einer erheblichen Geschwindigkeitsreduzierung beim MIV führen.
Wir sind einhellig der Meinung, dass die *Version mit dem Zebrastreifen / FGÜ* gewählt werden sollte.
Gründe gegen die LSA: Kosten, die Wartezeit für Fußgänger werden vermutlich höher, mit der Verkehrsinsel wird eine hohe Anzahl an Rotlichtverstößen erwartet, wenn mehrere Busse hintereinander halten, gibt das "Kollisionen" mit der Ampelschaltung und führt zu langen Wartezeiten.

Behindertenrat:
Der Umbau der Querungshilfe durch eine Verlängerung der Mittelinsel und die Anlage von Schutzstreifen unter Beibehaltung des Zebrastreifens wird aus folgenden Gründen befürwortet:
Ohne Zebrastreifen steigt die Geschwindigkeit in diesem Bereich, durch den Zebrastreifen müssen die Kfz die Geschwindigkeit reduzieren. Die Lichtsignalanlage kostet im Bau und im Unterhalt Geld. Zwingend erforderlich ist der geplante Umbau der Mittelinsel, auch im Hinblick auf das Büro des VDK. .

Grünflächenamt:
Eine Begrünung ist abzulehnen. Auf Grund des großkronigen Altbaumbestandes ist der gesamte Bereich gut durchgrünt. Rasenansaaten, Bodendecker und Staudenpflanzungen hätten nur schlechte Entwicklungsmöglichkeiten. Der Baumbestand ist während der Bauarbeiten zu schützen.

Infra: .
Für die Variante „Integration eines Fußgängerüberweges“ ist der Ausbau einer FGÜ-Beleuchtung nach DIN 67523 zwingend erforderlich. Die Kosten hierzu belaufen sich auf ca. 7.200 € brutto.

Der Abstand zu den Leitungen ist zu sichern, insbesondere auch zu den Stromversorgungsleitungen.
(Stromkabel liegen vor allem auf der Südseite der Querung und könnten evtl. im Konflikt mit einer evtl. LSA stehen)

Infra Verkehrsbetriebe:
Infra/vb bevorzugt die Errichtung einer LSA, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Jugendamt:
Gegen die Errichtung einer LSA bestehen keine Einwände, weil dadurch die Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger (unter anderem auch Schülerinnen und Schüler der Grundschule Frauenstraße und des Hardenberggymnasiums, sowie Nutzerinnen und Nutzer der Einrichtungen für Kinder und Jugendliche – Spielplatz Dr.-Langhans-Anlage, Kinder- und Jugendtreffpunkt Frauenstraße) erhöht wird.

Omnibusverkehr Franken GmbH
O. E.

Pfleger der Fuß- und Radwege StR Harald Riedel:
Der Umbau der Querungshilfe durch eine Verlängerung der Mittelinsel und die Anlage von Schutzstreifen - unter Beibehaltung des Zebrastreifen – wird aus folgenden Gründen befürwortet:

- Vorrangiges Ziel muss die Einhaltung bzw. die Reduzierung der Geschwindigkeit des MIV sein.
- Ohne Zebrastreifen steigt die Geschwindigkeit in diesem Bereich, durch den Zebrastreifen müssen die KFZ die Geschwindigkeit reduzieren, bei einer LSA würde die Geschwindigkeit des MIV in diesem Bereich zunehmen.
- Die drei Zebrastreifen innerhalb der Herrenstraße bilden eine Gesamtheit, durch den Wegfall eines Zebrastreifen und Ersatz durch eine LSA kommt es zu einer Abwertung der beiden anderen verbleibenden Zebrastreifen.
- Es ist zu befürchten, dass es durch eine LSA zu mehr Rotlichtverstößen bei den Fußgängern und Radfahrern kommt, da diese nicht warten bis die Ampel auf Anforderung umschaltet.
  Zwingend erforderlich ist wie geplant der Umbau der Mittelinsel, wenn irgend möglich sollten zeitgleich die Schutzstreifen markiert werden, denn sowohl die verlängerte Mittelinsel als auch Schutzstreifen sind geschwindigkeitsdämpfend.
- Für den Radverkehr in der Herrnstraße wäre folgende Lösung anzustreben: für die schnellen Radfahrer Schutzstreifen auf der Fahrbahn und für die langsameren Radfahrer der Gehweg mit Zeichen „Radfahrer frei“.

Polizei:
Die Polizei hat sich im Vorfeld bereits für eine mit LSA und Mittelinsel ausgesprochen. Bei Durchsicht der Unfallschilderungen, vor allen den tödlichen Unfällen, wurde immer angeben, dass die Fußgänger auf dem Fußgängerüberweg übersehen wurden. Durch eine LSA ist ein zusätzliches Signal für die Autofahrer vorhanden, um nicht einfach über den Zebrastreifen zu fahren.

Seniorenbeirat:
Wir sprechen uns für den Umbau aus, aber unter Beibehaltung des Zebrastreifen und gegen die Lichtsignalanlage.
Zwingend erforderlich ist allerdings, wie geplant, der Umbau der Mittelinsel, die Mittelinsel muss verlängert werden und mittelfristig sollte ein Schutzstreifen markiert werden. (Insel und Schutzstreifen sind geschwindigkeitsdämpfend.)
Für den Radverkehr muss eine Kombilösung geschaffen werden: sowohl Schutzstreifen für die schnellen Radfahrer auf der Fahrbahn als auch Gehweg Radfahrer frei für die langsameren Radfahrer, Senioren und Kinder.
Eine LSA kostet im Bau und Unterhalt sehr viel Geld.

Wir haben die Befürchtung, dass es durch die LSA zu mehr Rotlichtverstößen bei den Fußgängern und Radfahrern kommt, diese warten nicht bis die Ampel auf Bedarf umschaltet, sondern gehen bis zur Mittelinsel und dann weiter ohne auf die LSA zu warten.

Straßenverkehrsamt:
Das Straßenverkehrsamt hat bereits im Vorfeld den Verkehr im Bereich des FGÜ über längere Zeiträume beobachtet und sich aus Sicherheitsgründen für die Planung einer LSA mit Schutzinsel ausgesprochen.

Tiefbauamt:
Die geplante Querungsinsel ist mit 2,00 m zu schmal und muss – wie die bereits vorhandene – mit einer Mindestbreite von 2,50 m hergestellt werden. Die Überleitung aus dem verkehrsberuhigten Bereich mit einem Müllfahrzeug ist nicht möglich. Bei der Lösung Querungshilfe mit LSA ist das Überholen des Busses nicht mehr möglich, da sich die Bushaltestellen im Bereich der Mittelinsel befinden. Bei einer Signalisierung muss der MIV nicht nur des Halten des Busses, sondern evtl. eine zusätzliche Rotphase abwarten. Dadurch ergibt sich ein Rückstau in der Herrnstraße. Die Kosten für die vorliegende Planung werden auf ca. 200.000 € geschätzt. Es stehen in der Haushaltsstelle für Bushaltestellen nur 145.000 € zur Verfügung. Es kann nicht abschließend beurteilt werden, ob bei Errichtung einer LSA zusätzliche Kosten für Kabelumlegung anfallen.
Ergänzung TfA vom 28.06.2013: Die Kostenschätzung für eine Querungshilfe ohne LSA ergibt einen Betrag von ca. 133.000,- €. Die Kosten für benötigte Leerrohre für eine spätere Montage der LSA sind enthalten.

Telekommunikationsleitungen:
Die vorhandenen Leitungen sind zu beachten.

Stellungnahme und Fazit SpA:

Eine aktuelle Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) von 335 unterschiedlichen Querungsanlagen (Mittelinseln, Zebrastreifen mit und ohne Mittelinseln und Fußgängerampeln) in den Städten Hannover, Karlsruhe und Stuttgart kommt zu folgendem Schluss:
„Die Ergebnisse zeigen, dass richtig geplante und ausgestattete Zebrastreifen eine, unabhängig von der Kraftfahrzeugbelastung, vergleichbare Sicherheit bieten können wie Fußgängerampeln. Erforderlich sind dazu:

- *Gute Erkennbarkeit durch auffällige Beschilderung und Markierung*
- *Gute Sichtbeziehungen auf den Zebrastreifen und die Wartefläche (insbesondere durch effektives Freihalten von am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen)*
- *Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit*
- *Zusätzliche Beleuchtung*
- *Barrierefreie Gestaltung*

Mittelinseln erhöhen zusätzlich die Sicherheit von Zebrastreifen und sollten, wo immer es möglich ist, auch eingesetzt werden.“

Auf Grund der Forschungsergebnisse sowie der Anregungen der beteiligten Interessenverbände wird seitens des Stadtplanungsamts die Lösung mit FGÜ und langer Mittelinsel vorgeschlagen. Die Nachrüstmöglichkeit für eine LSA sollte aber vorgesehen werden.

Auf Grund der Instruktionsergebnisse wird die Insel auf 2,50 m verbreitert. Damit verbleibt für die Schutzstreifen im Bereich der Mittelinsel nur noch eine Breite von 1,25 m. Dies kann Im Bereich der Mittelinsel hingenommen werden, da der Lichtraum frei ist (keine am Straßenrand parkenden Fahrzeuge). Die Zufahrt zu dem verkehrsberuhigten Bereich wird überfahrbar ausgestaltet.

Evtl. kann der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen – ggf. in einem Paket mit der Umgestaltung weiterer Haltestellen – aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden. In diesem Falle wird die Maßnahme nicht mehr in diesem Jahr umsetzbar sein. Es wird zusammen mit dem Grünflächenamt geprüft werden, ob bereits kurzfristig die Licht- und Sichtverhältnisse verbessert werden können, indem die großkronigen Bäume im Sichtbereich des FGÜ gestalterhaltend ausgelichtet werden können.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen	jährliche Folgelasten
[ ] nein [X] ja Gesamtkosten Ca. 200.000 €	[ ] nein [X] ja €
Veranschlagung im Haushalt	
[ ] nein [ ] Ja, Hst. Budget-Nr. im [ ] Vwhh [ ] Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 09.07.2013

_____

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt