

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	11.03.2015	öffentlich - Beschluss	

Radverkehrsanlagen Am Europakanal und Forsthausstraße, Lückenschlüsse

Aktenzeichen / Geschäftszeichen SpA-Vpl-Hg-131, SpA-Vpl-Hg-115-B001	Folgende Referenzvorlage vorhanden: SpA/045/2011
Anlagen: Anlagen 1-3	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der Bau- und Werkausschuss beschließt die Vervollständigung der Radverkehrsanlagen in der Straße Am Europakanal (Abschnitt Graf-Stauffenberg-Brücke – Rennweg K448 und Grundigpark bis Fahrgastlande K449) sowie in der Forsthausstraße (Abschnitt von der Straße Am Europakanal bis zur Mozartstraße (K449a). Für diese Maßnahmen sollen Bundeszuwendungen beantragt werden.

Sachverhalt:

Ausgangslage

Mit Beschluss des Bau- und Werkausschusses am 11.01.2012 (TOP Ö2) wurde der Umfang der anzulegenden Radverkehrsanlagen festgelegt (vgl. Anlage 1).

Im Zuge des abgeschlossenen Vorhabens „Graf-Stauffenberg-Brücke“ wurden Schutzstreifen für den Radverkehr in der Straße Am Europakanal von Graf-Stauffenberg-Brücke bis Grundigpark bzw. in südöstlicher Fahrtrichtung bis Fuggerstraße angelegt.

Die Lücken dieser Maßnahme entlang der Straße Am Europakanal sollen geschlossen werden. Hierzu gehört auch die Zweigstrecke in die Forsthausstraße. Dieses Projekt ist im Entwurf des Radverkehrskonzepts als Realisierungsabsicht enthalten (R131).

Planungen:

Aus der Anlage 1 kann die Lage der Maßnahmenbestandteile im Stadtplan ersehen werden. Es soll der Beschluss der Vorplanung für die Teilmaßnahmen K448, K449, K449a und K525 herbeigeführt werden, um für dieses Maßnahmenpaket Bundeszuwendungen aus dem

Klimaschutzprogramm zu beantragen, mit dem auch Lückenschlüsse in Radverkehrsanlagen gefördert werden können. Die Zuschüsse belaufen sich auf 40% der förderfähigen Kosten.

K448: Am Europakanal, Rennweg – Heilstättenstraße, Überleitstelle Fürberger Steg SW

Seit Inbetriebnahme der umgebauten Graf-Stauffenberg-Brücke im Herbst 2013 ist die Straße Am Europakanal auf etwa 2.300 Metern mit Schutzstreifen ausgestattet. Es fehlen im nördlichen Abschnitt noch ungefähr 500 Meter bis zur Straße Rennweg und zum Fürberger Steg. Der Lückenschluss dient der Vereinheitlichung der Verkehrsführung auf der Straße Am Europakanal und fördert damit die Orientierung und die Sicherheit des Radverkehrs. Zusätzlich beinhaltet die Maßnahme K448 die Ausgestaltung einer „Überleitstelle Fürberger Steg Südwest“, mit der Radler zwischen der für Radverkehr zugelassenen südwestlichen Rampe des Steges und der Fahrbahn wechseln können. Der Bedarf an der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung dieser Überleitstelle kann vor Ort eindeutig an dem an dieser Stelle ausgefahrenen Grünstreifen abgelesen werden. (vgl. Anlage 2.0, 2.1, 2.2)

K449 und K449a: Forsthausstraße, Am Europakanal – Mozartstraße

Für die Verbindung aus dem Bereich der Straße Am Europakanal in Richtung Innenstadt bestehen zwei Radverkehrsverbindungen:

1. Über Eschenasteg, Weiherhofer Straße, Dambacher Brücke, Talweg und Dambacher Straße
2. Über Forsthausbrücke, Forsthaus-, Mozart- und Parkstraße zum Fronmüllersteg / Badsteg.

Die zweite verläuft in dem hier vorgestellten Abschnitt entlang von Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, so dass hier Radverkehrsanlagen vorzusehen sind. Diese Straße schließt am Knoten Forsthausbrücke unmittelbar an das Projekt Am Europakanal an und eignet sich im benötigten Abschnitt der Breite nach für die Markierung von Schutzstreifen. Das Projekt ist daher mit nur wenig mehr als 500 Metern Länge ein sinnvoller Lückenschluss, um im Bereich Eschenau zu einem dann vollständigen Netz von Radverkehrsanlagen über ruhige Straßen zu gelangen. Zur Erleichterung des Linksabbiegens in die Mozartstraße soll im dortigen Knotenpunktbereich ein Linksabbiegestreifen markiert werden (vgl. Anlage 2.3, 2.4 und 2.5).

K525: Am Europakanal, Grundigpark – Fahrgastlände

Dem Betriebsweg am Main-Donau-Kanal, der an den beiden Enden des betrachteten Abschnittes selbständig und straßenfern weiterführt, kommt eine große überregionale Bedeutung für den Radverkehr zu. Lediglich im Bündelungsabschnitt mit der Straße kann er diese Funktion nicht erfüllen, da er dort zugleich Gehweg ist. Im Gehwegbereich beschränkt die Straßenverkehrsordnung das Radfahren auf Schrittgeschwindigkeit. Daher soll für zügige Radfahrer, die auf der Fahrbahn verkehren, der bisher nur in einer Richtung vorhandene Schutzstreifen auch in der Gegenrichtung ergänzt werden. Diese Ergänzung ist von und bis zur Überleitstelle „Am Europakanal A“ (Zirndorfer Brücke, Nähe Fahrgastlände) ein Teil dieser Maßnahme. Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr zwischen Straße und Kanal soll dauerhaft beibehalten werden, um die dort verkehrenden Radfahrer nicht zu einem Wechsel auf die Fahrbahn und zurück zu zwingen.

Aus der Parallellage von Straße und Betriebsweg und aus der Verzweigung dieser zwei Achsen an den beiden Enden des betrachteten Abschnittes ergibt sich der Bedarf für drei Überleitstellen („A“, „B“ und „D“, vgl. Anlage 3.0 bis 3.4).

Überleitstellen A, B und D

Während die Überleitstellen B und D unproblematisch sind, da jeweils nur ein Wechsel zwischen dem Gehweg und dem unmittelbar angrenzenden Schutzstreifen nötig ist, und die Kernfahrbahn des Pkw-Verkehrs nicht gekreuzt werden muss, gelten für die Überleitstelle A erhöhte Anforderungen:

- Die Fahrbahn liegt in einer Steigung (langsamere Radfahrer steigern den Bedarf zu Überholen durch Schwerfahrzeuge) sowie einer Rechtskurve (schlechte Sicht auf den entgegenkommenden und nachfolgenden Verkehr)
- Die naheliegende Lösung von Schutzstreifen ist problematisch, da diese auf der Innenseite langer Bögen mit kleinen Radien erheblich breiter ausgeführt werden müssten, wenn man

Beschlussvorlage

auch hier das Grundprinzip (Überholung von Radfahrern durch Pkw möglich, Schwerfahrzeuge müssen den Schutzstreifen mitbenutzen), beibehalten wollte.

Daher wurden zwei Varianten untersucht, die den Radfahrer aus dem besagten Bereich herausnehmen und über befestigte Flächen des dort vorhandenen Parkplatzes führt:

- In der Basisvariante werden die Schutzstreifen über den Parkplatz weitergeführt, ein Linksabbiegen ist indirekt in Richtung Fahrgastlande mit guter Sicht möglich. Die Kosten betragen hierfür etwa 28 T€ (vgl. Anlage 3.3 und 3.5).
- Eine Untervariante sieht eine gestrecktere Linienführung vor. Dazu wäre die Grünfläche zu befestigen und auf einem Teilabschnitt von ca. Länge müssten Radfahrer und Fußgänger sich die Fläche teilen. In Richtung Fahrgastlande wird wiederum indirekt abgebogen. Die Kosten für diese Variante betragen ca. 48T€ (vgl. Anlage 3.4 und 3.5).

Während die Verwaltung die Basisvariante nicht zuletzt wegen des deutlichen Kostenvorteils bevorzugt, wird von der AGFF und anderen die Untervariante favorisiert.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen je nach Variantenentscheidung		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten ca. 50 bis 70 T€	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja unbekannt €
Veranschlagung im Haushalt (Radfahren in Fürth)			
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst. 5900.9500.0000 Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input checked="" type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

Auftrag:	Pfleger beteiligt	Stadtplanungsamt	27.02.2015
Ergebnis:	zuständiger Pfleger wurde informiert	Hartung, Benjamin	27.02.2015

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 04.03.2015

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt
Hartung, Benjamin

Telefon:
(0911) 974-3337

